

**IMPLEMENTASI KEBIJAKAN KOTA MALANG PASCA PETISI
“MALANG DARURAT PARKIR”**

SKRIPSI

**Untuk Memenuhi Sebagian Persyaratan Memperoleh Gelar
Sarjana Ilmu Politik Pada Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik
Dengan Peminatan Governance dan Transisi**

Oleh :

Wigo Sukma Pradana

NIM. 115120507111004



**PROGRAM STUDI ILMU POLITIK
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS BRAWIJAYA
MALANG
2018**

PERNYATAAN ORISINALITAS

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Wigo Sukma Pradana
NIM : 115120507111004
Jurusan / Peminatan : Ilmu Politik / Governance

Menyatakan bahwa dengan sesungguhnya bahwa skripsi dengan judul:
“IMPLEMENTASI KEBIJAKAN KOTA MALANG PASCA PETISI (MALANG DARURAT PARKIR)”

Adalah benar-benar merupakan karya saya sendiri. Hal-hal yang bukan karya saya, diberi tanda dan catatan kaki yang ditunjukkan dalam daftar pustaka.

Apabila dikemudian hari terbukti pernyataan yang tidak benar dan ditemukan pelanggaran atas skripsi, maka saya bersedia menerima sanksi akademik berupa pencabutan skripsi dan gelar yang saya peroleh.

Malang, Juli 2018

Wigo Sukma Pradana

115120507111004

LEMBAR PENGESAHAN PEMBIMBING SKRIPSI

**IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PARKIR KOTA MALANG
PASCA PETISI**

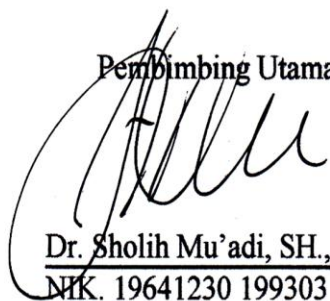
SKRIPSI

Disusun oleh :

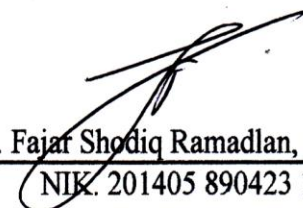
Wigo Sukma Pradana
NIM. 115120507111004

Telah disetujui oleh dosen pembimbing:

Pembimbing Utama,


Dr. Sholih Mu'adi, SH., M.Si
NIK. 19641230 199303 1 002

Pembimbing Pendamping,


M. Fajar Shodiq Ramadhan, S.IP., M.IP
NIK. 201405 890423 1 001

LEMBAR PENGESAHAN PENGUJI SKRIPSI

IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PARKIR KOTA MALANG PASCA PETISI


SKRIPSI

Disusun oleh :

Wigo Sukma Pradana
NIM. 115120507111004

Telah diuji dan dinyatakan lulus dalam ujian sarjana pada tanggal 6 Juli 2018 Tim
penguji:

Ketua Sidang,


Dr. Sholih Mu'adi, SH., M.Si
NIK. 19641230 199303 1 002


Sekretaris Sidang,


M. Fajar Shodiq Ramadlan, S.IP., M.IP
NIK. 201405 890423 1 001

Anggota Penguji I,



Faqih Alfan, S.IP., M.IP
NIP. 201405 861216 1 001

Anggota Penguji II,


Ahmad Hasan Ubaid, S.IP., M.IP
NIP. 201607 820421 1 001

Dekan FISIP Universitas Brawijaya,




Prof. Dr. Unti Iudigdo, SE, M.Si., Ak.
NIP. 196908141994021001

KATA PENGANTAR

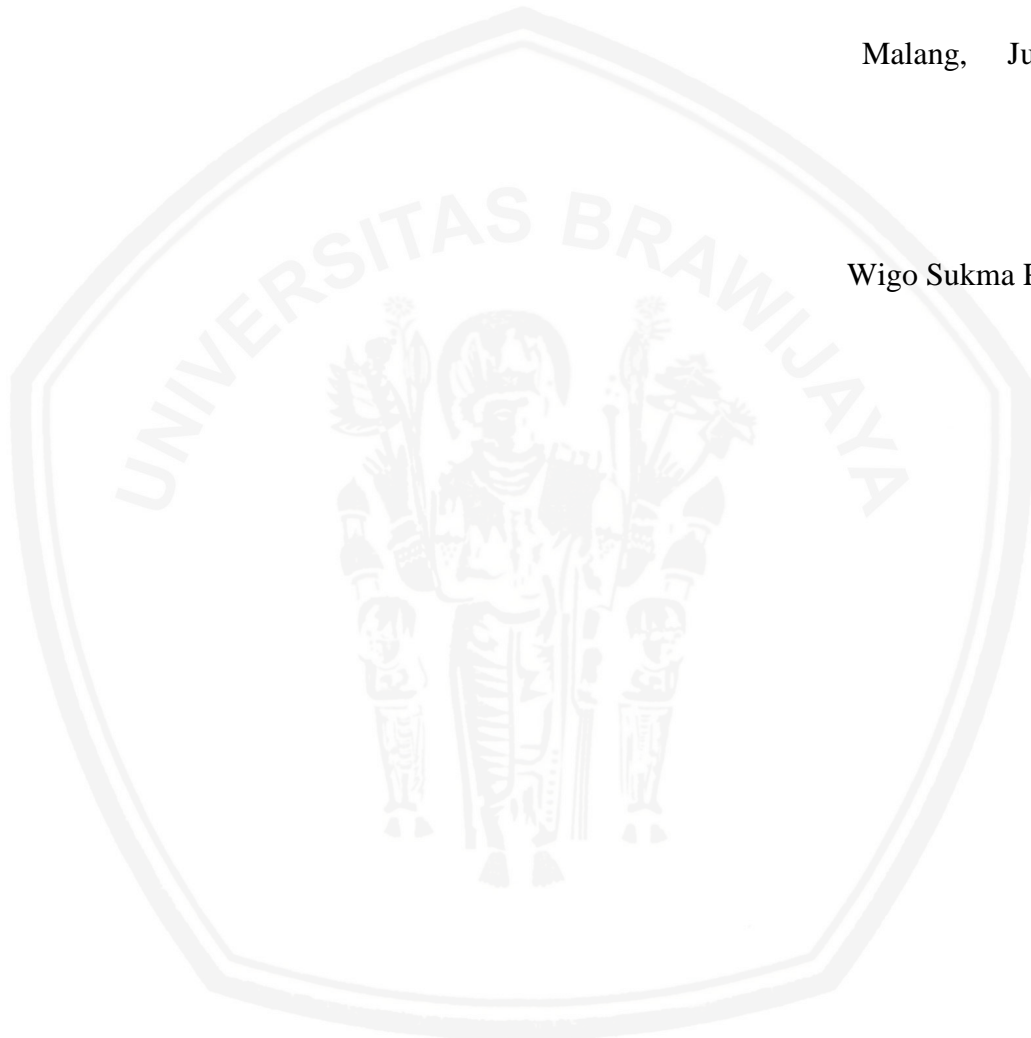
Puji syukur penulis panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa yang telah melimpahkan rahmat-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi dengan judul “**IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PARKIR KOTA MALANG PASCA PETISI**”. Skripsi ini disusun sebagai salah satu syarat menyelesaikan program studi strata satu (S1) pada Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Brawijaya Malang. Penulis menyadari bawasanya untuk menyelesaikan skripsi ini terlepas dari bantuan beberapa pihak yang terus memberikan dorongan, bimbingan, dan saran. Oleh karena itu, pada kesempatan ini penulis mengucapkan terimakasih sebesar-besarnya kepada :

1. Tuhan Yesus Kristus yang telah memberikan kesehatan, pertolongan dan kekuatan sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.
2. Kedua orang tua penulis, Ayahanda Wimbar Sihtjahjono dan Ibunda Farida Aris Widajati, serta adik laki-laki penulis Dio Sukma Widantara yang selalu memberikan motivasi, semangat, dan doa sehingga peneliti dapat terus berjuang menyelesaikan skripsi.
3. Kepada pembimbing skripsi Bapak Dr. Sholih Mu’adi, SH., M.Si dan Bapak Mohammad Fajar Shodiq Ramadhan, S.IP., M.IP kemudian Bapak Faqih Alfian, S.IP., M.IP dan Bapak Ahmad Hasan Ubaid, S.IP., M.IP sebagai penguji skripsi terima kasih atas kesediaanya memberikan waktu dalam kesibukannya untuk selalu membimbing dan menguji sehingga skripsi terselesaikan.
4. Terima kasih kepada Bapak Hari Dwi Yunianto, Bapak Nanang, dan beberapa informan lainnya yang memberikan kontribusi besar dalam penyelesaian skripsi penulis.
5. Kepada teman sekaligus saudara polehan squad yang sudah memberikan semangat dan menjadi tempat sharing skripsi serta seputar kehidupan sehari-hari.
6. Kepada teman sekaligus saudara Alvin Kiki Kristiani, Maria Tina Septiani, Faisal Adi Prasetyo, Andrisa Yoga Pratama, Mahendra, Irfan Habibie, Agung Wicaksono, Shinta Yusrinasari dan teman lainnya yang tidak mungkin penulis tulis semua disini penulis ucapkan banyak terima kasih.

Akhir kata dengan menyadari akan kekurangan dalam penyusunan skripsi ini baik materi ataupun cara penulisan dalam penyajiannya tidak lain karena keterbatasan penulis, sehingga demi penyempurnaan penulis mohon adanya kritik dan saran membangun dari semua pihak.

Malang, Juli 2018

Wigo Sukma Pradana



ABSTRAK

Wigo Sukma Pradana (2018). Program Studi Ilmu Politik, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Brawijaya. *Implementasi Kebijakan Parkir Kota Malang Pasca Petisi*. Pembimbing: Dr. Sholih Mu'adi, SH., M.Si dan Mohammad Fajar Shodiq Ramadlan, S.IP., M.IP

Penelitian ini membahas mengenai kebijakan parkir pasca petisi yang dilakukan pemerintah kota Kota Malang setelah terjadi fenomena baru yang muncul di tengah-tengah masyarakat pada tahun 2016. Kegiatan parkir liar yang sering terjadi mengundang banyak respon dari masyarakat Kota Malang. Analisis dalam penelitian ini menggunakan teori utama komunikasi, sumberdaya, disposisi, dan struktur birokrasi. Metode yang digunakan penulis dalam menyelesaikan skripsi menggunakan metode deskriptif kualitatif, dalam teknik pengumpulan data ini menggunakan wawancara, observasi, dan dokumentasi, sedangkan dalam pemilihan informan menggunakan *purposive sampling*, adanya analisis penelitian ini menggunakan teknik triangulasi sumber.

Adanya fenomena parkir liar yang sering terjadi mengundang banyak respon dari masyarakat Kota Malang, sehingga muncul petisi online mengenai protes masyarakat tentang pengolahan parkir yang semrawut dan sudah ditandatangani oleh banyak akun di media online. Tanggapan pemerintah Kota Malang mengenai hal itu adalah dengan membuat kebijakan parkir pasca petisi.

Hasil penelitian ini menunjukkan bawasannya implementasi kebijakan parkir pasca petisi ini memberikan efek yang lebih baik dengan adanya kegiatan yang lebih rinci daripada kebijakan yang sebelumnya telah dibuat. Akan tetapi, tingkat kepuasan masyarakat mengenai pengolahan parkir di Kota Malang masih kurang. Faktor utama yang menjadi permasalahan parkir di Kota Malang adalah jumlah Sumber Daya Manusia yang masih kurang, terbukti dengan banyaknya kegiatan parkir liar di Kota Malang.

Kata Kunci: Pemerintah Kota Malang, petisi online, implementasi, komunikasi, sumberdaya, disposisi, struktur birokrasi

ABSTRACT

Wigo Sukma Pradana (2018). Political Science Program, Faculty of Social and Political Sciences, University of Brawijaya. *Implementation of Malang City Post Parking Policy Petition*. Advisor: Dr. Sholih Mu'adi, SH., M.Si dan Mohammad Fajar Shodiq Ramadlan, S.IP., M.IP

This study discusses the post-petition parking policy conducted by the city government of Malang after a new phenomenon that emerged in the midst of society in 2016. Illegal parking activities that often occur to invite many responses from the people of Malang. The analysis in this study uses the main theory of communication, resources, disposition, and bureaucratic structure. The method used by the authors in solving the thesis using descriptive qualitative method, in this data collection techniques using interviews, observation, and documentation, while in the selection of informants using *purposive sampling*, the existence of this research analysis using triangulation techniques source.

The existence of wild parking phenomenon that often happens to invite many responses from the people of Malang, so emerged online petition about public protests about the parking processing is chaotic and has been signed by many accounts in online media. Malang City Government's response about it is by making post-petition parking policy.

The results of this study show that the implementation of this post-petition parking policy provides a better effect in the presence of more detailed activities than previously established policies. However, the level of public satisfaction about the parking processing in Malang is still lacking. The main factor that became the problem of parking in Malang City is the number of Human Resources which is still lacking, as evidenced by the number of illegal parking activities in Malang.

Keywords: Malang City Government, online petition, implementation, communication, resources, disposition, bureaucratic structure

DAFTAR ISI

PERNYATAAN ORISINALITAS	i
LEMBAR PENGESAHAN PEMBIMBING SKRIPSI	ii
LEMBAR PENGESAHAN PENGUJI SKRIPSI.....	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
ABSTRAK	vi
ABSTRACT	vii
Daftar Isi	viii
Daftar Tabel	xi
Daftar Gambar	xi
Bab I : Pendahuluan	
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	7
1.3 Tujuan Penelitian	7
1.4 Manfaat Penelitian	7
Bab II : Tinjauan Pustaka	
2.1 Kajian Teori	
2.1.1 Implementasi Kebijakan	9
2.1.2 Model – model Implementasi Kebijakan	10
2.2 Konseptualisasi	
2.2.1 Kebijakan	16
2.2.2 Kebijakan Publik.....	17
2.2.3 Formulasi Kebijakan	20
2.2.4 Evaluasi Kebijakan	21
2.2.5 Parkir.....	24
2.2.6 Kebijakan Parkir	28
2.2.7 Petisi.....	29
2.3 Kerangka Pemikiran.....	30

Bab III : Metode Penelitian

3.1 Jenis Penelitian.....	32
3.2 Lokasi Penelitian.....	32
3.3 Fokus Penelitian.....	33
3.4 Pemilihan Informan	35
3.5 Teknik Pengumpulan Data.....	36
3.6 Kondensi Data.....	38
3.7 Validasi Data.....	39

Bab IV : Gambaran Umum Lokasi Penelitian

4.1 Gambaran singkat sejarah Kota Malang	42
4.2 Aspek Geografis Kota Malang.....	43
4.2.1 Keadaan Geografi	43
4.2.2 Iklim.....	43
4.2.3 Keadaan Geologi.....	44
4.2.4 Luas Wilayah	45
4.2.5 Gambaran Umum Demografis	46
4.3 Sejarah Singkat Dinas Perhubungan Kota Malang	48
4.3.1 Tugas dan Fungsi Dinas Perhubungan Kota Malang.....	48
4.3.2 Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Malang	50
4.3.3 Visi dan Misi Dinas Perhubungan Kota Malang	52

Bab V : Hasil dan Pembahasan

5.1 Implementasi Kebijakan Parkir Kota Malang Pasca Petisi.....	53
5.2 Analisis Implementasi Kebijakan Parkir dengan Pendekatan Teori Edward III.....	54
5.2.1 Komunikasi yang berkaitan dengan bagaimana kebijakan dikomunikasikan	55
5.2.2 <i>Recources</i> , berkaitan dengan Sumber Daya Pendukung dan Sumber Daya Manusia	59

5.2.3 Kesiediaan Para Implementor untuk berkomitmen tinggi dalam Melaksanakan kebijakan	63
5.2.4 Struktur Organisasi yang menjadi penyelenggara Implementasi	64
5.3 Persoalan yang dihadapi Dinas Perhubungan dalam Implementasi Kebijakan Parkir Kota Malang Pasca Petisi	67
5.3.1 Jumlah dan Kualitas Sumber Daya Manusia	67
5.3.2 Minimnya Dana Operasional untuk Operasi Gabungan	70
Bab VI : Penutup	
6.1 Kesimpulan	73
6.2 Saran	74
Daftar Pustaka	77

Daftar Tabel

Tabel 2.1 Evaluasi Kebijakan	24
Tabel 3.1 Fokus Penelitian.....	34
Tabel 4.1 Jumlah Kepala Keluarga (KK) per-kecamatan	47
Tabel 5.1 SDM Dishub Berdasarkan Latar Belakang Pendidikan Umum.....	60

Daftar Gambar

Gambar 2.1 Kerangka Pemikiran.....	30
Gambar 3.1 Alur Pengambilan Data.....	40
Gambar 4.1 Peta Struktur Ruang Kota Malang Tahun 2030	46
Gambar 4.2 Bagan Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Malang	50
Gambar 5.1 Rangkaian Implementasi Kebijakan	55
Gambar 5.2 Struktur Organisasi yang menangani Perparkiran.....	65

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kesuksesan pembangunan Nasional tidak terlepas dari kesuksesan Pembangunan Daerah, karena Pembangunan Daerah merupakan bagian integral dari pembangunan Nasional sebagai pendukung tercapainya tujuan Nasional. Reformasi telah banyak memunculkan perubahan mengenai perumusan kebijakan terutama pada bidang administrasi, serta kebijakan-kebijakan lokal lainnya. Sistem Desentralisasi di Indonesia melahirkan adanya Otonomi Daerah dimana penyelenggaraan Otonomi Daerah membuat setiap daerah memiliki hak-hak untuk mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahannya seperti memilih pemimpin daerah, mengelola sumber daya daerah, memungut pajak dan retribusi daerah serta mendapat bagi hasil dari pengelolaan sumber daya alam dan sumber pendapatan lain yang sah.¹ Ada beberapa faktor yang mempengaruhi proses pelaksanaan Pemerintahan Daerah. Josef Riwu Kaho menyatakan : Faktor-faktor yang mempengaruhi pelaksanaan otonomi daerah adalah : manusia pelaksana, keuangan daerah, peralatan, organisasi dan manajemen.² Kaho menegaskan bahwa faktor yang sangat berpengaruh dalam pelaksanaan otonomi daerah ialah manusia sebagai pelaksana yang baik. Oleh karena itu, aparat Pemerintah Daerah memegang peranan penting dalam melaksanakan pembangunan daerah. Para pegawai inilah yang pada akhirnya menjadi pelaksana kegiatan disemua sektor pembangunan. Keberhasilan program pemerintah tidak terlepas dari aparat pemerintah itu sendiri, sehingga Pendapatan Asli Daerah (PAD) yang ditetapkan bisa lebih dimaksimalkan dengan kinerja pegawai yang ada.

Perekonomian di Kota Malang ditunjang dari berbagai sektor, di antaranya di bidang industri, perdagangan, dan pariwisata. Banyak area perdagangan dan pariwisata seperti mall, ruko, pasar, alun-alun dan lain sebagainya. Area-area

¹ Undang – Undang No. 32 Tahun 2004 pasal 21

² Josef Riwu Kaho (1997). *Prospek Otonomi Daerah di Negara Republik Indonesia*. Raja Grafindo Persada : Jakarta. hlm. 60.

seperti tadi yang sudah disebutkan menyebabkan daya tarik pengunjung untuk melakukan kegiatan ekonomi. Pertumbuhan ekonomi semacam ini tidak menyebabkan masalah transportasi dan pergerakan penduduknya, karena pertumbuhan kendaraan di Kota Malang dianggap cukup besar. Menurut data Satuan Lalu Lintas Polres Malang Kota pada bulan September 2014 mencatat, selama lima tahun terakhir pertumbuhan sepeda motor di Kota Malang mencapai 175.000 unit dan 25.000 unit untuk roda empat. Setidaknya ada 3000 sepeda motor baru dan 500 mobil setiap bulannya.³ Jika data tersebut meningkat terus ditahun – tahun berikutnya maka Kota Malang tidak akan bisa menghindari dari masalah kemacetan. Masalah yang dihadapi oleh Kota Malang saat ini adalah bagaimana mengatasi akumulasi parkir kendaraan pada waktu puncak kegiatan sehari-hari.

Pemerintah Kota Malang sebagai organisasi Pemerintah Daerah dalam melaksanakan tugasnya berpedoman pada Peraturan Daerah dan Peraturan Perundang-undangan lainnya. Semua kebijakan yang dilakukan oleh Pemerintah Kota Malang selain untuk pembangunan daerah juga untuk mensejahterakan masyarakat, yang diharapkan bisa menciptakan situasi yang efektif dan kondusif. Namun, upaya Pemerintah Kota Malang dalam menjalankan kewajiban tersebut memuat banyak permasalahan-permasalahan di dalamnya baik tantangan dan hambatan seperti permasalahan Organisasi dan Manajemen yang ada di pemerintahan Kota Malang, sumber daya manusia yang melaksanakan kebijakan, infrastruktur berupa kelengkapan dan kesiapan peralatan yang akan mendukung proses kegiatan tersebut serta dari sisi kematangan kebijakan tentang perparkiran itu sendiri.

Dalam pertimbangan pengelolaan perparkiran sesuai dengan Peraturan Walikota Malang nomor 34 tahun 2016 tentang kedudukan, susunan organisasi, tugas dan fungsi serta tata kerja Dinas Perhubungan tersebut timbul permasalahan dalam pengelolaan yang kurang sesuai dengan peraturan yang berlaku. Kondisi inilah yang membuat pemerintah Kota Malang harus berinisiatif untuk mengatur

³ (<http://surabaya.tribunnews.com/2014/09/01/tiap-bulan-4000-unit-motor-baru-masuk-kota-malang>). diakses pada tanggal 4 Desember 2016 pukul 08.00 WIB

sistem pengelolaan perparkiran yang lebih baik. Salah satu faktor yang menyebabkan timbulnya masalah di Kota Malang pada titik tertentu dikarenakan adanya perilaku jasa parkir yang kurang profesional dalam melaksanakan tugasnya.

Peraturan daerah Kota Malang tentang penyelenggaraan perparkiran di Kota Malang adalah peraturan daerah Kota Malang nomor 01 tahun 2002. Dalam rangka terwujudnya pelaksanaan pengelolaan parkir yang berfungsi untuk meningkatkan pelayanan kepada masyarakat Kota Malang. Dalam peraturan daerah nomor 01 tahun 2002 bab 1 pasal 1, menyatakan bahwa parkir adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan bermotor yang tidak bersifat sementara, sedangkan tempat parkir adalah tempat yang sudah disediakan oleh pemerintah daerah, baik untuk pelayanan parkir di tepi jalan umum maupun di parkir khusus.

Salah satu tujuan dari adanya pengelolaan perparkiran ini adalah untuk meningkatkan efektifitas pelayanan perparkiran kepada masyarakat. Retribusi pembayaran parkir juga memberikan pengaruh dalam meningkatnya pendapatan asli daerah dan pembangunan daerah, yang bersumber dari masyarakat dimana pengelolaannya dilakukan oleh Pemerintah Daerah.

Hal tersebut membuktikan bahwa adanya peran penting dari pemerintah dalam rangka merumuskan kebijakan-kebijakan yang mewakili semua pihak dan memiliki dampak positif bagi masyarakat, maka diharapkan adanya kondisi yang sehat bagi perkembangan masyarakat baik secara ekonomi, sosial, budaya, maupun sektor lainnya.

Kota Malang sebagai bagian dari Provinsi Jawa Timur tentunya lebih meningkatkan penyelenggaraan pengelolaan perparkiran yang efektif. Dalam proses pemberian pelayanan perparkiran yang efektif pada masyarakat dimana masyarakat tidak merasa dirugikan dalam menggunakan jasa parkir yang telah disediakan.

Implementasi kebijakan merupakan tahapan yang sangat penting dalam proses kebijakan. Artinya implementasi kebijakan menentukan keberhasilan suatu proses kebijakan dimana tujuan serta dampak kebijakan dapat dihasilkan sesuai dengan apa yang diharapkan.

Semakin mudahnya sarana transportasi dan mudahnya memiliki kendaraan pribadi, pengguna jalan raya semakin meningkat dan menyebabkan pemberhentian kendaraan atau tempat parkir mulai menjamur hingga terkesan nyaris asal-asalan. Tidak hanya lahan parkir saja yang menjadi masalah, akan tetapi kehadiran oknum – oknum parkir yang tidak bertanggung jawab juga semakin merajalela. PMII Kota Malang, mempunyai pandangan keberadaan parkir liar muncul dikarenakan sempitnya lapangan pekerjaan yang tersedia. Serta persaingan merebutkan pekerjaan yang ketat meminggirkan sebagian masyarakat. Selain itu, persoalan barupun muncul. Sebab tidak terkontrolnya keberadaan mereka berdampak pada kerugian yang dirasakan oleh masyarakat yang lain. Oleh karena itu, parkir liar mengakibatkan terjadinya konflik horizontal atau konflik kepentingan dalam masyarakat.⁴ Adapun masalah tarif parkir yang diributkan oleh masyarakat seperti yang dikemukakan oleh Direktur PP Otoda UB Malang Ngesti D. Prasetyo mengenai sistem perparkiran di Kota Malang. Beliau mengatakan bahwa penertiban yang dilakukan hanya dengan operasi gabungan bukanlah solusi efektif untuk mengatasi permasalahan parkir, kenaikan tarif parkir seharusnya diikuti dengan peningkatan pelayanan. Namun pada kenyataannya, pelayanan parkir di kota Malang tidak memuaskan. Jika manajemen belum baik, maka tarif parkir harus dikembalikan sesuai dengan aturan yang lama. Seharusnya sebelum tarif parkir naik, manajemennya diperbaiki dahulu. Saat ini masyarakat hanya merasakan dampak mahal nya tarif parkir, tetapi tidak merasakan manfaat positifnya.⁵

Mengadukan pelayanan parkir di Kota Malang bisa dengan berbagai cara. Salah satunya dengan petisi yang diunggah di dunia maya. Bukan hal yang susah mendengar keluhan masalah parkir di Kota Malang. Hal itu bisa ditemukan dengan mudah, misalnya lewat celotehan di akun resmi Facebook Dinas Perhubungan Kota Malang atau keluhan berbasis pesan pendek bikinan Dinas

⁴(http://beritajatim.com/politik_pemerintahan/276788/pmii_minta_pemkot_malang_tegas_soal_parkir_liar.html). diakses pada tanggal 1 Desember 2016 pukul 09.20 WIB

⁵(http://beritajatim.com/politik_pemerintahan/277017/parkir_di_malang_kampus_ub_ikut_beri_saran.html). diakses pada tanggal 1 Desember 2016 pukul 09.20 WIB

Komunikasi dan Informatika Kota Malang. Mengeluh lewat sebuah petisi memang jarang dilakukan. Kalaupun ada, responnya mungkin tidak begitu ketara. Akan tetapi petisi yang diunggah oleh pemilik akun yang bernama Helmy dengan judul “Malang Darurat Parkir” pada hari Sabtu tanggal 9 November 2016 lalu, memiliki respon yang cukup banyak. Ditandai dengan petisi yang sudah ditandatangani oleh lebih dari 1.500 akun. Data statistik itu menunjukkan pemilik akun menandatangani dari 1.350 alamat Internet Protokol (IP) yang berbeda. Komentar terhadap petisi tersebut juga menyentuh angka 300.⁶ Berikut beberapa kutipan petisi yang ditujukan kepada Pemerintah Kota Malang :

“Masalah tentang parkir di kota malang, menjamurnya lahan parkir sangat meresahkan kami. Setiap sudut kota malang tak pernah luput dari siluman parkir. Kadang kita hanya beberapa menit berhenti, membeli sesuatu tidak sampai seribu rupiah kami tetap dipaksa untuk membayar melebihi apa yang telah kami beli, berkedok itu lahan mereka. Kita diwajibkan membayar 2 ribu sekali berhenti untuk sepeda motor, sedang kewajiban sebagai tukang parkir setelah di kasih uang langsung pergi begitu saja”.⁷

Tidak heran jika petisi tersebut memperoleh banyak dukungan, karena memang banyak warga yang merasa dirugikan akan hal tersebut. Dengan adanya petisi ini, perbincangan di media massa pun mulai ramai. Intinya semua komentar yang muncul, masyarakat mempertanyakan siluman parkir yang dianggap preman berkedok jukir.

Menurut Divisi Advokasi MCW (Malang Corruption Watch), Buyung Jaya Sutrisna, mengatakan bahwa sistem pengawasan dan kontrol pemerintah Kota Malang masih lemah. Hal ini terlihat dari penyalahgunaan lahan yang terjadi di Kota Malang. Dalam penelitiannya, MCW menemukan beberapa tempat yang

⁶ (<http://suryamalang.tribunnews.com/2016/09/11/siluman-parkir-gentayangan-di-kota-malang-warga-bikin-petisi-online-ini-respon-pemkot-malang>). diakses pada tanggal 1 Desember 2016 pukul 09.30 WIB

⁷ (http://www.petisionline.net/malang_darurat_parkir). diakses pada tanggal 26 November 2016 pukul 09.10 WIB

disalahgunakan seperti toko modern, atm, atau taman kota. Dimana tempat – tempat tersebut dikelola oleh kelompok tertentu seperti karang taruna, paguyuban atau kelurahan. Buyung menganggap parkir di Kota Malang sangat memprihatinkan karena tidak adanya keterbukaan pemerintah mengenai lokasi titik – titik parkir.⁸

Mendengar keluhan di atas tanggapan Walikota Malang melalui Kepala Bagian Humas, Nurwidiyanto, mengatakan bahwa petisi itu masukan berharga dalam membangun pelayanan publik. Pemkot Malang menegaskan, akan membuat langkah berupa penertiban dan pembinaan secara terus-menerus. Walikota Malang menegaskan jika pihaknya sangat serius menangani masalah perparkiran yang semrawut. Beliau juga sempat meminta pada jukir resmi agar memberantas jukir - jukir nakal. Upaya itu dilakukan untuk membantu pemerintah dalam upaya menutup kebocoran Pendapatan Asli Daerah (PAD) dari retribusi parkir, disamping merugikan masyarakat.⁹

Tanggapan seperti itu ditindaklanjuti oleh Walikota Malang dengan mengadakan pertemuan rapat koordinasi terbatas yang dilakukan pada hari Rabu tanggal 14 September 2016. Dan dihadiri oleh beberapa *stakeholder* yang mempunyai wewenang untuk membenahi masalah perparkiran di Kota Malang. Salah satu hasil dari pertemuan rapat koordinasi tersebut dikemukakan oleh Walikota Malang bahwa pungutan yang tidak sesuai aturan adalah premanisme, maka patut diganjar hukuman agar tidak merugikan masyarakat. Langkah penertiban juga akan diikuti dengan pembenahan manajemen secara internal. Walikota Malang juga menginstruksikan kepada Dinas Perhubungan agar memasang papan informasi tentang tarif resmi parkir, imbauan agar warga minta

⁸ (<http://www.timesindonesia.co.id/read/132736/20160915/174318/mcw-pengawasan-parkir-di-kota-malang-masih-lemah/>). diakses pada tanggal 4 Desember 2016 pukul 08.10 WIB

⁹ (<http://malangvoice.com/begini-jawaban-pemkot-dan-dprd-atas-petisi-parkir/>). diakses pada tanggal 1 Desember 2016 pukul 09.35 WIB

karcis, jangan bayar bila tidak ada karcis, jangan menerima karcis laminating, dan kata-kata imbauan lainnya.¹⁰

Melihat fenomena dan permasalahan di atas dalam penerapan mengenai implementasi kebijakan parkir, maka hal ini mendorong penulis untuk melakukan kajian mendalam tentang pelaksanaan parkir yang dilaksanakan di Kota Malang dengan judul penelitian : **“Implementasi Kebijakan Kota Malang Pasca Petisi (Malang Darurat Parkir)”**

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian di atas, penelitian ini bermaksud memperoleh jawaban atas permasalahan :

1. Bagaimanakah implementasi kebijakan parkir Pemerintah Kota Malang pasca petisi ?
2. Apa persoalan dalam implementasi kebijakan parkir Pemerintah Kota Malang parkir pasca petisi ?

1.3. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang hendak penulis akan diteliti tersebut seperti yang telah diuraikan diatas, maka tujuan dari penelitian yang akan dilakukan yaitu:

1. Untuk mengetahui implementasi kebijakan Pemerintah Kota Malang mengenai parkir pasca petisi.
2. Untuk mengetahui persoalan dalam implementasi kebijakan Pemerintah Kota Malang mengenai parkir pasca petisi.

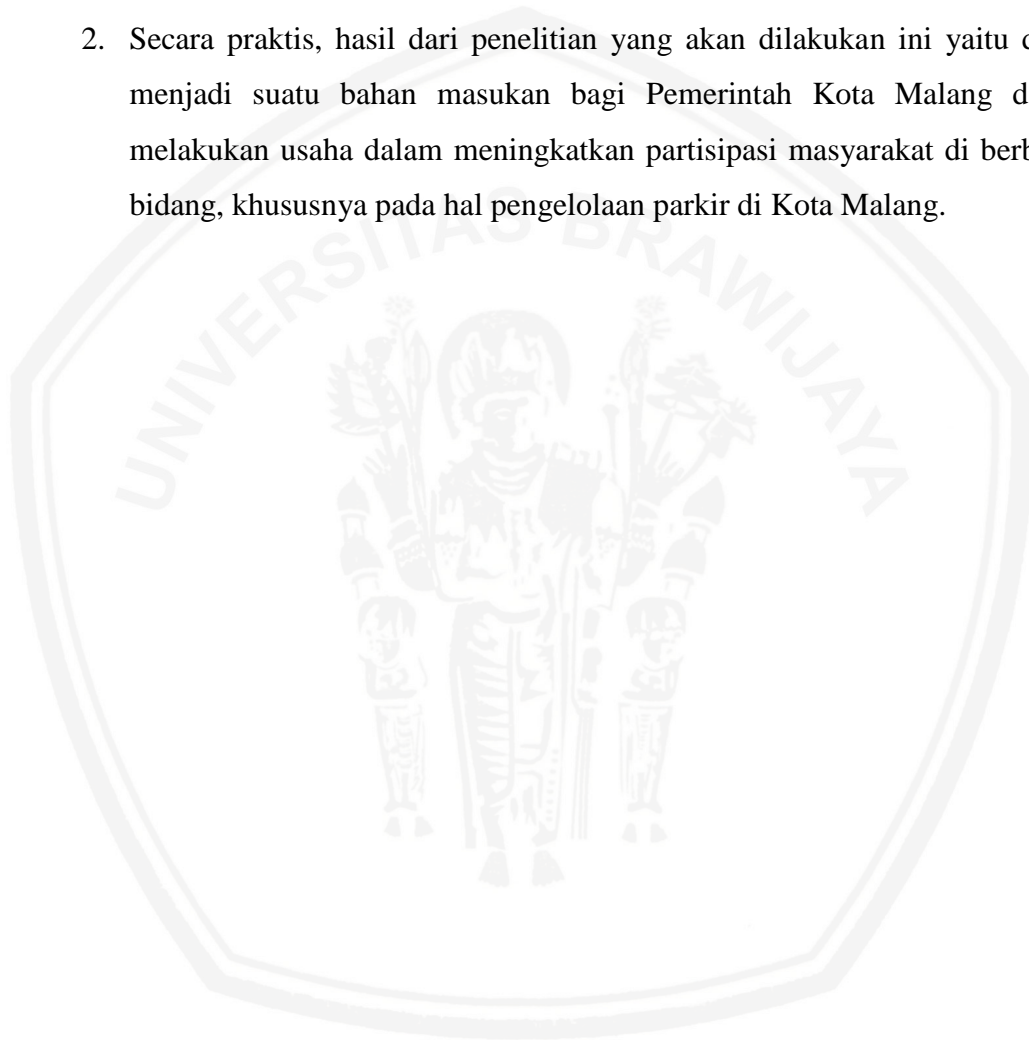
1.4. Manfaat Penelitian

Hasil yang nanti akan dicapai pada penelitian ini diharapkan memberi manfaat sebagai berikut:

¹⁰ (<http://malangkota.go.id/2016/09/15/jukir-siluman-harus-ditindak-tegas/>). diakses pada tanggal

1 Desember 2016 pukul 10.00 WIB

1. Secara teoritis, penelitian yang akan diharapkan mampu memberikan sumbangan pemikiran dan informasi untuk menambah wawasan dan wacana khususnya bagi disiplin ilmu politik pada umumnya dan bermanfaat sebagai tambahan pengetahuan mengenai proses pengelolaan parkir di Kota Malang.
2. Secara praktis, hasil dari penelitian yang akan dilakukan ini yaitu dapat menjadi suatu bahan masukan bagi Pemerintah Kota Malang dalam melakukan usaha dalam meningkatkan partisipasi masyarakat di berbagai bidang, khususnya pada hal pengelolaan parkir di Kota Malang.





BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

1.1 Kajian Teori

1.1.1 Implementasi Kebijakan

Pada umumnya istilah implementasi di dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia adalah penerapan atau pelaksanaan. Istilah implementasi biasa digunakan untuk melaksanakan kegiatan dengan tujuan tertentu. Implementasi kebijakan merupakan tahapan dari suatu pembentukan sebuah kebijakan, seperti pembuatan pasal – pasal sebuah undang – undang legislatif, keluarnya sebuah peraturan eksekutif, dan keluarnya keputusan pengadilan. Kebijakan yang sudah diambil dengan tepat masih memungkinkan terjadinya kegagalan, jika proses implementasinya dilakukan dengan tidak baik dan kurang optimal. Untuk mengimplementasi kebijakan publik, Nugroho memberikan penawaran dan pilihan langkah yaitu : langsung mengimplementasikan dalam bentuk program-program, dan melalui formulasi kebijakan derivat atau turunan dari kebijakan publik tersebut.¹ Jalannya implementasi kebijakan dapat diamati dengan jelas mulai dari program, ke proyek, dan ke kegiatan. Kebijakan diturunkan berupa program – program yang kemudian diturunkan lagi menjadi proyek – proyek, dan akhirnya berwujud pada kegiatan – kegiatan, baik yang dilakukan pemerintah ataupun masyarakat yang bekerja sama dengan pemerintah.

Van Meter dan Van Horn yang dikutip oleh Parsons dan Wibawa, dkk., bahwa implementasi kebijakan merupakan tindakan yang dilakukan oleh (organisasi) pemerintah dan swasta baik secara individu maupun secara kelompok yang dimaksudkan untuk mencapai tujuan. Tindakan-tindakan ini mencakup usaha-usaha untuk mengubah keputusan-keputusan menjadi tindakan-tindakan operasional dalam kurun waktu tertentu maupun dalam rangka melanjutkan

¹ Rian Nugroho (2003). *Kebijakan Publik, Formulasi, Implementasi, dan Evaluasi*. Jakarta: Media Kumputindo. hlm. 158.

usaha-usaha untuk mencapai perubahan-perubahan besar dan kecil yang ditetapkan oleh keputusan-keputusan kebijakan.²

Sedangkan Anderson mengungkapkan bahwa dalam mengimplementasikan suatu kebijakan ada empat aspek yang harus diperhatikan, yaitu:

1. Siapa yang dilibatkan dalam implementasi
2. Hakikat proses administrasi
3. Kepatuhan atas suatu kebijakan
4. Efek atau dampak dari implementasi

Pandangan ini menunjukkan bahwa implementasi kebijakan merupakan suatu proses yang dinamis yang melibatkan secara terus-menerus usaha-usaha untuk mencapai apa yang mengarah pada penempatan suatu program ke dalam tujuan keputusan yang diinginkan. Begitu juga dengan pendapat Tangkilisan menjelaskan ada tiga kegiatan utama yang paling penting dalam implementasi kebijakan, yaitu: penafsiran, organisasi, penerapan.³

Dari penjelasan di atas dapat disimpulkan bahwa implementasi kebijakan akan dimulai setelah tujuan – tujuan dan sasaran – sasaran ditetapkan atau diidentifikasi oleh kebijakan. Jadi implementasi merupakan suatu proses kegiatan yang dilakukan oleh beberapa aktor sehingga pada akhirnya akan mendapatkan hasil yang sesuai dengan tujuan atau sasaran kebijakan itu sendiri.

1.1.2 Model - model Implementasi Kebijakan

Terdapat beberapa teori dari beberapa ahli mengenai implementasi kebijakan, yaitu:

- 1) Teori George C. Edward

² Haedar Akib, "IMPLEMENTASI KEBIJAKAN : Apa, Mengapa, dan Bagaimana", Jurnal Administrasi Publik, Volume 1 No. 1 Thn. 2010, hlm. 2.

³ Hessel S. Nogi Tangkilisan (2002). *Evaluasi Kebijakan Publik*. Yogyakarta : Baliurang. hlm. 18.

Teori ini merupakan teori utama yang digunakan penulis untuk menganalisis penelitian. Edward III berpandangan bahwa implementasi kebijakan dipengaruhi oleh empat variabel, yaitu:⁴

a. Komunikasi

Komunikasi merupakan suatu proses atau kegiatan yang dilakukan seseorang, badan atau instansi untuk menyampaikan informasi kepada orang lain atau masyarakat dalam hal ini adalah proses penyampaian informasi oleh pemerintah kepada masyarakat mengenai suatu kebijakan yang akan diterapkan dalam rangka untuk mencapai tujuan yang ditetapkan.

Komunikasi yang dimaksud dalam penelitian ini adalah bagaimana pemerintah Kota Malang mensosialisasikan kebijakan tentang implementasi kebijakan parkir Kota Malang pasca petisi kepada pelaksana kebijakan di lapangan, sosialisasi ini sangat penting dilakukan karena dengan adanya sosialisasi secara intensif kepada pelaksana kebijakan di lapangan dapat mengetahui informasi yang jelas mengenai kebijakan yang akan diterapkan pemerintah Kota Malang.

Komunikasi berkenaan dengan bagaimana kebijakan dikomunikasikan pada organisasi dan publik, ketersediaan sumberdaya untuk melaksanakan kebijakan, dan bagaimana struktur organisasi kebijakan.

1. Transmisi: maksudnya dalam komunikasi sering terjadi salah pengertian (miskomunikasi) hal tersebut disebabkan karena komunikasi telah melalui beberapa tingkatan birokrasi, sehingga apa yang diharapkan terdistorsi ditengah jalan.
2. Kejelasan: komunikasi yang diterima oleh para pelaksana kebijakan haruslah jelas dan tidak membingungkan (tidak ambigu/mendua).
3. Konsistensi: perintah yang diberikan dalam pelaksanaan suatu komunikasi haruslah konsisten dan jelas (untuk diterapkan atau

⁴ Subarsono (2011). *Analisis Kebijakan Publik (konsep, teori dan aplikasi)*, Yogyakarta : Pustaka Pelajar. hlm. 90-92.

dijalankan) karena jika perintah yang diberikan sering berubah-ubah, maka dapat menimbulkan kebingungan bagi pelaksana dilapangan.

b. Sumberdaya

Sumber daya adalah unsur pelaksana yang juga mempunyai peranan yang sangat penting bagi implementasi kebijakan. Oleh sebab itu perlu tenaga yang ahli dan yang relevan dalam ukuran yang tepat, karena implementasi kebijakan tidak akan efektif kalau tidak ditangani oleh orang-orang yang ahli yang relevan dengan tugas-tugasnya. Sumber daya merupakan hal yang penting dalam implementasi kebijakan yang baik. Sumber daya yang dimaksud dalam penelitian ini adalah tersedianya sumber-sumber pendukung implementasi kebijakan tersebut.

Resources berkenaan dengan ketersediaan sumber daya pendukung, khususnya sumber daya manusia. Hal ini berkenaan dengan kecakapan pelaksana kebijakan publik untuk carry out kebijakan secara efektif.

1. Staf : kegagalan yang sering terjadi dalam implementasi kebijakan salah satunya oleh karena staf yang tidak mencukupi, memadai, ataupun tidak kompeten dibidangnya.
2. Informasi : dalam implementasi kebijakan, informasi mempunyai dua bentuk, yaitu pertama, informasi yang berhubungan dengan cara melaksanakan kebijakan, implementor harus mengetahui apa yang harus mereka lakukan disaat mereka diberi perintah untuk melakukan tindakan. Kedua, informasi mengenai data kepatuhan dari para pelaksana terhadap peraturan dan regulasi pemerintah yang telah ditetapkan. Implementor harus mengetahui apakah orang lain yang terlibat di dalam pelaksanaan kebijakan tersebut patuh terhadap hukum.
3. Wewenang: pada umumnya kewenangan harus bersifat formal agar perintah dapat dilaksanakan.
4. Fasilitas: fasilitas fisik merupakan faktor penting dalam implementasi kebijakan. Dalam artian sarana dan prasarana

c. Disposisi

Dalam implementasi kebijakan tidak boleh terjadi kesenjangan antara pembuat dan implementator kebijakan dan hendaknya diantara keduanya terjalin hubungan yang mendukung agar implementasi kebijakan dapat berhasil dengan baik. Disposisi merupakan keinginan atau kesepakatan dikalangan aktor untuk implementasi kebijakan secara efektif, pelaksana bukan hanya mengetahui apa yang harus mereka kerjakan dan memiliki kemampuan untuk implementasi kebijakan tersebut, dalam hal ini adalah para pelaksana kebijakan yaitu aparatur pemerintah desa Sungai Segajah.

Disposisi berkenaan dengan kesediaan dari para implementator-implementator untuk *carry out* kebijakan publik tersebut. Kecakapan saja tidak cukup tanpa kesediaan dan komitmen untuk melaksanakan kebijakan.

Hal-hal penting yang perlu dicermati pada variabel disposisi adalah:

1. Pengangkatan birokrat: dalam artian pemilihan dan pengangkatan personil pelaksana kebijakan haruslah orang-orang yang memiliki dedikasi pada kebijakan yang telah ditetapkan; lebih khusus lagi pada kepentingan warga.
2. Insentif: dalam artian memanipulasi insentif dengan cara menambah keuntungan atau biaya tertentu mungkin akan menjadi faktor pendorong yang membuat para pelaksana kebijakan melaksanakan perintah kebijakan dengan baik. Hal ini dilakukan dalam sebagai upaya memenuhi kepentingan pribadi (*self interest*) suatu organisasi.

d. Struktur Birokrasi

Struktur birokrasi berkenaan dengan kesesuaian organisasi birokrasi yang menjadi penyelenggara implementasi kebijakan publik. Tantangannya adalah bagaimana agar tidak terjadi *bureaucratic fragmentation* karena struktur ini menjadikan proses implementasi menjadi jauh dari efektif, walaupun variabel lainnya sudah terpenuhi

dengan baik dalam pelaksanaan kebijakan. Namun karena struktur birokrasi yang lemah. Kebijakan yang begitu kompleks menuntut adanya kerja sama banyak orang, ketika struktur birokrasi tidak kondusif pada kebijakan yang tersedia, maka hal ini akan menghambat jalannya kebijakan. Birokrasi sebagai pelaksana sebuah kebijakan harus dapat mendukung kebijakan yang telah diputuskan secara politik dengan melakukan koordinasi dengan baik.

Struktur birokrasi merupakan faktor penting dalam melaksanakan suatu kebijakan, tanpa didukung dengan struktur birokrasi yang baik, kebijakan yang akan dilaksanakan tidak akan maksimal. Struktur birokrasi berupa adanya koordinasi yang baik antara instansi-instansi terkait dalam melaksanakan suatu kebijakan serta pengelolaan kegiatan mulai dari pembuatan kebijakan sampai pada para pelaksana dilapangan.

Dijelaskan oleh Edward III secara singkat bahwa pedoman yang tidak akurat, jelas dan konsisten akan memberikan kesempatan pada implementor membuat diskresi. Diskresi ini bisa langsung dilaksanakan atau dengan jalan membuat petunjuk lebih lanjut yang ditujukan kepada pelaksana tingkat bawahnya. Jika komunikasi tidak baik maka diskresi ini akan memunculkan disposisi. Namun komunikasi yang terlampau detail akan mempengaruhi moral dan independensi implementor, bergesernya tujuan dan terjadinya pemborosan sumberdaya seperti keterampilan, kreatifitas, dan kemampuan adaptasi. Sumberdaya saling berkaitan dengan komunikasi dan mempengaruhi disposisi dalam implementasi. Demikian juga disposisi dari implementor akan mempengaruhi bagaimana mereka menginterpretasikan komunikasi kebijakan baik dalam menerima maupun dalam mengelaborasi lebih lanjut ke bawah rantai komando.

Melalui penjelasan di atas, penulis memutuskan bahwa pendekatan menggunakan teori Edward ini bisa ditulis secara rinci mengenai implementasi kebijakan parkir Kota Malang pasca petisi. Diharapkan teori ini bisa menjadi acuan yang baik dalam penulisan naskah skripsi.

2) Teori Merilee S. Grindle

Keberhasilan implementasi menurut Merilee S. Grindle oleh dua variabel besar,⁵ yakni isi kebijakan (*content of policy*) dan lingkungan implementasi (*context of implementation*). Variabel tersebut mencakup: sejauhmana kepentingan kelompok sasaran atau *target group* termuat dalam isi kebijakan, jenis manfaat yang diterima oleh *target group*, sejauhmana perubahan yang diinginkan dari sebuah kebijakan, apakah letak sebuah program sudah tepat, apakah sebuah kebijakan telah menyebutkan implementornya dengan rinci, dan apakah sebuah program didukung oleh sumberdaya yang memadai.

3) Teori Daniel A. Mazmanian dan Paul A. Sabatier

Menurut Mazmanian dan Sabatier ada tiga kelompok variabel yang mempengaruhi keberhasilan implementasi,⁶ yakni karakteristik dari masalah (*tractability of the problems*), karakteristik kebijakan/undang-undang (*ability of statute to structure implementation*) dan variabel lingkungan (*nonstatutory variables affecting implementation*).

4) Teori Donald S. Van Meter dan Carl E. Van Horn

Menurut Meter dan Horn ada lima variabel yang mempengaruhi kinerja implementasi,⁷ yakni standar dan sasaran kebijakan, sumberdaya, komunikasi antarorganisasi dan penguatan aktivitas, karakteristik agen pelaksana dan kondisi sosial, ekonomi dan politik.

Menurut pandangan Edward III proses komunikasi kebijakan dipengaruhi tiga hal penting, yaitu:⁸

- a) Faktor pertama yang berpengaruh terhadap komunikasi kebijakan adalah transmisi. Sebelum pejabat dapat mengimplementasikan suatu keputusan, ia harus menyadari bahwa suatu keputusan telah dibuat dan suatu perintah untuk pelaksanaannya telah dikeluarkan.

⁵ Hessel S. Nogi Tangkilisan (2002). *Evaluasi Kebijakan Publik*. Yogyakarta : Baliurang. hlm 93.

⁶ *Ibid.*, hlm. 94

⁷ *Ibid.*, hlm. 99

⁸ Budi Winarno (2008). *Kebijakan Publik Teori dan Proses*. Jakarta : PT. Buku Kita. hlm. 175-177.

- b) Faktor kedua adalah kejelasan, jika kebijakan-kebijakan diimplementasikan sebagaimana yang diinginkan, maka petunjuk-petunjuk pelaksanaan tidak hanya harus diterima oleh para pelaksana kebijakan, tetapi juga komunikasi kebijakan tersebut harus jelas. Seringkali instruksi - intruksi yang diteruskan kepada pelaksana kabur dan tidak menetapkan kapan dan bagaimana suatu program dilaksanakan.
- c) Faktor ketiga adalah konsistensi, jika implementasi kebijakan ingin berlangsung efektif, maka perintah - perintah pelaksanaan harus konsisten dan jelas. Walaupun perintah-perintah yang disampaikan kepada pelaksana kebijakan jelas, tetapi bila perintah tersebut bertentangan maka perintah tersebut tidak akan memudahkan para pelaksana kebijakan menjalankan tugasnya dengan baik.

Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan analisis model implementasi *Direct and Indirect Impact on Implementation* dari George C. Edward III. Menurut model tersebut terdapat empat variabel yang menentukan keberhasilan implementasi, yaitu: komunikasi, sumberdaya, disposisi, struktur birokrasi. Penggunaan teori tersebut dapat membantu peneliti untuk menganalisis implementasi kebijakan parkir secara lebih mendalam.

2.2 Konseptualisasi

2.2.1 Kebijakan

Istilah kebijakan seringkali dikaitkan dengan istilah lain seperti tujuan program, keputusan, undang – undang, ketentuan – ketentuan, usulan – usulan dan rancangan – rancangan besar. Bagi para pembuat kebijakan mungkin istilah – istilah itu tidak menjadi masalah karena mereka menggunakan referensi yang sama. Namun bagi orang – orang di luar struktur pengambilan kebijakan istilah – istilah tersebut mungkin akan membingungkan. Seorang ahli, James E. Anderson (1978), merumuskan kebijakan sebagai perilaku dari sejumlah aktor (pejabat, kelompok, instansi pemerintah) atau serangkaian aktor dalam suatu bidang kegiatan tertentu.

Menurut Perserikatan bangsa – bangsa, kebijakan itu diartikan sebagai pedoman untuk bertindak. Pedoman itu bisa jadi sederhana atau kompleks, bersifat umum ke khusus, luas atau sempit, kabur atau jelas, longgar atau terperinci, bersifat kualitatif atau kuantitatif, publik atau privat. Kebijakan dalam maknanya seperti ini mungkin berupa suatu deklarasi mengenai suatu dasar pedoman bertindak, suatu arah tindakan tertentu, suatu program mengenai aktivitas – aktivitas tertentu atau suatu rencana.⁹

2.2.2 Kebijakan Publik

Ruang lingkup kebijakan publik sangat luas mencakup berbagai bidang dan sektor seperti ekonomi, social, budaya, politik, hukum, dan sebagainya. Dilihat dari fungsinya kebijakan publik bersifat nasional, regional maupun lokal seperti peraturan undang – undang, peraturan presiden, peraturan menteri, peraturan pemerintah daerah, peraturan gubernur, peraturan Walikota, dan sebagainya.

Secara umum pengertian kebijakan publik memiliki banyak pemahaman, tergantung dari sudut mana kita mengartikannya. Frederickson dan Hart dalam Tangkilisan,¹⁰ mengemukakan kebijakan adalah suatu tindakan yang mengarah pada tujuan yang diusulkan oleh seseorang, kelompok atau pemerintah dalam lingkungan tertentu sehubungan adanya hambatan-hambatan tertentu sambil mencari peluang-peluang untuk mencapai tujuan atau mewujudkan sasaran yang diinginkan.

Budi Winarno menyebutkan secara umum istilah “kebijakan” atau “*policy*” digunakan untuk menunjuk perilaku seorang aktor (misalnya seorang pejabat, suatu kelompok maupun suatu lembaga pemerintahan) atau sejumlah aktor dalam suatu bidang kegiatan tertentu.¹¹ Pengertian kebijakan seperti ini bisa

⁹ Solichin Abdul Wahab (2004). *Analisis Kebijaksanaan : Dari Formulasi ke Implementasi Kebijakan Negara*. Jakarta : PT Bumi Aksara. hlm. 1-2

¹⁰ Hessel S. Nogi Tangkilisan (2003). *Implementasi Kebijakan Publik*. Yogyakarta : Lukman Offset YPAPI. hlm. 19.

¹¹ Budi Winarno (2008). *Kebijakan Publik Teori dan Proses*. Jakarta : PT. Buku Kita. hlm. 16.

digunakan dan relatif memadai di dalam pembicaraan biasa, akan tetapi menjadi kurang memadai jika pembicaraan yang lebih bersifat ilmiah dan sistematis menyangkut analisis kebijakan publik oleh karena itu diperlukan batasan atau konsep kebijakan publik yang lebih tepat.

Pressman dan Widavsky sebagaimana dikutip Budi Winarno mendefinisikan kebijakan publik sebagai hipotesis yang mengandung kondisi-kondisi awal dan akibat-akibat yang bias diramalkan.¹² Kebijakan publik itu harus dibedakan dengan kebijakan yang lain misalnya kebijakan swasta. Hal ini dipengaruhi oleh banyak faktor bukan pemerintah. Robert Eyestone sebagaimana dikutip Leo Agustino mendefinisikan kebijakan publik sebagai “hubungan antara unit pemerintah dengan lingkungannya”.¹³ Banyak yang beranggapan bahwa definisi tersebut masih susah dipahami, karena definisi kebijakan publik itu sendiri mencakup banyak hal.

Thomas R Dye sebagaimana dikutip Islamy mendefinisikan kebijakan publik sebagai “*is whatever government choose to do or not to do*” (apapun yang dipilih pemerintah untuk dilakukan atau untuk tidak dilakukan).¹⁴ Definisi ini menekankan kebijakan publik adalah perwujudan dari suatu tindakan bukan hanya sebuah wacana dari pejabat atau pemerintah semata. Menurut Dye, kebijakan negara tidak saja harus dilaksanakan tetapi juga hal-hal yang sengaja tidak dilakukan, karena sama-sama mempunyai pengaruh terhadap publik.

Dari sejumlah definisi yang telah diuraikan di atas dapat disimpulkan bahwa kebijakan publik merupakan serangkaian kegiatan atau proses dalam mengatasi masalah publik yang didalamnya mengandung konsep atau nilai – nilai yang selaras dengan konsep dan nilai yang dianut oleh masyarakat. Kebijakan publik disusun melalui tahap – tahap tertentu dimana terdapat seorang atau sekumpulan aktor disetiap tahapan penyusunan kebijakan publik tersebut yaitu :

¹² Budi Winarno (2002). *Teori dan Proses Kebijakan Publik*. Yogyakarta: Media Pressindo. hlm. 17.

¹³ Leo Agustino (2008). *Dasar-dasar Kebijakan Publik*. Bandung : Alfabeta. hlm. 6.

¹⁴ M. Irfan Islamy (2009). *Prinsip-prinsip Perumusan Kebijaksanaan Negara*. Jakarta: Bumi Aksara. hlm. 19.

penentuan agenda, perumusan alternatif kebijakan atau formulasi kebijakan, penetapan kebijakan, pelaksanaan atau implementasi kebijakan, dan penilaian atau evaluasi kebijakan. Penjelasan lebih lanjut mengenai lima tahap tersebut yaitu sebagai berikut :¹⁵

1. Penentuan Agenda

Istilah agenda dalam kebijakan publik, antara lain di artikan sebagai daftar perihal atau masalah untuk nama pejabat pemerintah, dan orang – orang di luar pemerintah yang terkait erat dengan para pejabat tersebut, memberikan perhatian serius pada saat tertentu. Dengan makna agenda tersebut, penentuan agenda merupakan proses untuk menjadikan suatu masalah agar mendapat perhatian dari pemerintah.

2. Formulasi Kebijakan

Formulasi kebijakan menunjuk pada proses perumusan pilihan – pilihan atau alternatif kebijakan dalam pemerintahan. Pada umumnya formulasi kebijakan terdapat dua aktivitas utama yakni, perancangan tujuan kebijakan yang berhubungan dengan rumusan masalah kebijakan dan formulasi kebijakan sekaligus juga menyangkut strategi pencapaian tujuan kebijakan.

3. Penetapan Kebijakan

Penetapan kebijakan pada dasarnya adalah pengambilan keputusan terhadap alternatif kebijakan yang tersedia. Terdapat dua makna dari penetapan kebijakan. Pertama, penetapan kebijakan merupakan proses yang dilakukan pemerintah untuk melaksanakan suatu pola tindakan tertentu atau sebaliknya. Kedua, penetapan kebijakan berkaitan dengan pencapaian consensus dalam pemilihan alternatif yang tersedia.

4. Pelaksanaan Kebijakan

Pelaksanaan atau implementasi kebijakan bersangkut paut dengan ikhtiar – ikhtiar untuk mencapai tujuan dari ditetapkannya suatu kebijakan tertentu. Tahap ini berkaitan dengan bagaimana pemerintah

¹⁵ Prof. Muchlis Hamdi (2014). *Kebijakan Publik : Proses, Analisis, dan Partisipasi*. Bogor: Ghalia Indonesia. hlm. 79 – 107.

bekerja atau proses yang dilakukan pemerintah untuk menjadikan kebijakan menghasilkan keadaan sesuai yang direncanakan.

5. Evaluasi Kebijakan

Evaluasi atau penilaian kebijakan menyangkut pembahasan kembali terhadap implementasi kebijakan. Tahap ini berfokus pada identifikasi hasil – hasil dan akibat – akibat dari implementasi kebijakan. Dengan focus tersebut, evaluasi kebijakan akan menyediakan umpan balik bagi penentuan keputusan mengenai apakah kebijakan yang ada perlu diteruskan atau dihentikan.

2.2.3 Formulasi Kebijakan

Formulasi kebijakan merujuk pada proses perumusan alternatif kebijakan yang dilakukan di dalam pemerintahan. Kraft dan Furlong menyatakan pengertian formulasi kebijakan sebagai desain dan penyusunan rancangan tujuan kebijakan serta strategi untuk pencapaian tujuan kebijakan tersebut.¹⁶ Dengan pengertian tersebut secara garis besar terdapat dua aktivitas utama dari formula kebijakan, yaitu :

1. Perancangan tujuan kebijakan

Aktivitas ini sangat berkaitan dengan rumusan masalah kebijakan yang sejalan dengan dinamika saat berlangsung di dalam dan di luar komunitas kebijakan, yang umumnya terdiri atas pejabat pemerintah, kelompok kepentingan, akademisi, professional, badan-badan penelitian, kelompok pemikir, dan wirausaha kebijakan.

2. Formulasi kebijakan sekaligus menyakut strategi pencapaian kebijakan.

Aktivitas ini termuat penegasan bahwa dalam setiap alternatif kebijakan, sejak awal perlu dirumuskan langkah-langkah yang semestinya dilakukan apabila alternative tersebut dipilih menjadi kebijakan.¹⁷

¹⁶ Muchlis Hamdi (2014). *Kebijakan Publik : Proses, Analisis, dan Partisipasi*. Bogor: Ghalia Indonesia. hlm. 87.

¹⁷ *Ibid.*, hlm. 88.

Untuk mengetahui lebih jauh bagaimana formulasi kebijakan publik itu, ada empat hal yang dijadikan pendekatan-pendekatan dalam formulasi kebijakan publik dan sudah dikenal secara umum oleh khalayak kebijakan publik, yaitu :

4. Pendekatan Kekuasaan dalam pembuatan Kebijakan Publik
5. Pendekatan Rasionalitas dan Pembuatan Kebijakan publik
6. Pendekatan Pilihan Publik dalam Pembuatan Kebijakan Publik
7. Pendekatan Pemrosesan Personalitas, Kognisi dan Informasi dalam Formulasi Kebijakan Publik.¹⁸

2.2.4 Evaluasi Kebijakan

Evaluasi merupakan salah satu tahapan penting dalam proses kebijakan publik, namun seringkali diabaikan dan hanya berakhir pada tahap implementasi. Pada tahap ini berfokus pada hasil – hasil dan akibat – akibat dari implementasi kebijakan. Dengan fokus tersebut, evaluasi kebijakan akan menyediakan umpan balik bagi penentuan keputusan, apakah kebijakan yang ada perlu diteruskan atau diberhentikan.¹⁹

Secara umum, Rossi dan Freeman menyatakan 4 alasan mengapa evaluasi dilakukan yaitu :²⁰

1. Evaluasi dilakukan untuk menilai kelayakan program yang sedang berlangsung dan untuk mengestimasi kemanfaatan upaya – upaya untuk memperbaikinya
2. Evaluasi dilakukan untuk menaksir kemanfaatan dari inisiatif dan program yang bersifat inovatif.
3. Evaluasi dilakukan untuk meningkatkan efektivitas dari administrasi dan manajemen program.
4. Evaluasi dilakukan untuk memenuhi berbagai persyaratan akuntabilitas.

¹⁸ Fadillah Putra (2001). *Paradigma Kritis dalam Studi Kebijakan Publik*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar. hlm. 50-62.

¹⁹ Muchlis Hamdi (2014). *Kebijakan Publik : Proses, Analisis, dan Partisipasi*. Bogor: Ghalia Indonesia. hlm. 107

²⁰ *Ibid.*, hlm. 108

Dari segi pemanfaatannya, evaluasi kebijakan juga bisa dikenali dengan istilah evaluasi program yang menghadapi berbagai kendala. Seperti yang dinyatakan oleh Joseph S. Wholey bahwa evaluasi kebijakan hanya dipandang bermanfaat jika dapat diselesaikannya masalah – masalah yang berupa berikut ini:²¹

4. Ketidadaan kesepakatan mengenai tujuan, sasaran, efek samping dan criteria kinerja yang akan digunakan dalam pengevaluasian program.
5. Tujuan dan sasaran program yang tidak realistis dikaitkan dengan sumber daya yang tersedia dan aktivitas program yang sedang berjalan.
6. Ketidakterersediaan informasi yang relevan mengenai kinerja program
7. Ketidakmampuan pembuat kebijakan atau para manajer untuk mengambil tindakan atas dasar informasi evaluasi.

Dalam tahapan pelaksanaan evaluasi kebijakan publik, menggunakan pengembangan beberapa indikator untuk menghindari timbulnya *bias* serta sebagai pedoman bagi evaluator. Kriteria yang ditetapkan menjadi tolak ukur dalam menentukan berhasil atau tidaknya suatu kebijakan publik. Nugroho menjelaskan bahwa evaluasi memberi informasi yang valid dan dapat dipercaya mengenai kinerja kebijakan, yaitu seberapa jauh kebutuhan, nilai, dan kesempatan telah dapat dicapai melalui tindakan publik.²² William N. Dunn mengemukakan beberapa kriteria rekomendasi kebijakan yang sama dengan kriteria evaluasi kebijakan, kriteria rekomendasi kebijakan terdiri atas :²³

1. Efektifitas (*effectiveness*). Berkenaan dengan apakah suatu alternatif mencapai hasil (akibat) yang diharapkan, atau mencapai tujuan dari diadakannya tindakan. Efektifitas, yang secara dekat berhubungan dengan rasionalitas teknis, selalu diukur dari unit produk atau layanan atau nilai moneterinya.

²¹ *Ibid.*, hlm. 112

²² Rian Nugroho (2009). *Public Policy*. Jakarta : Elex Media Komputindo. hlm 536.

²³ William N. Dunn (2003). *Pengantar Analisis Kebijakan Publik*. Yogyakarta : Gadjah Mada University Press Edisi Kedua. hlm. 429 – 438.

2. Efisiensi (*efficiency*). Berkenaan dengan jumlah usaha yang diperlukan untuk menghasilkan tingkat efektifitas tertentu. Efisiensi yang merupakan sinonim dari rasionalitas ekonomi adalah merupakan hubungan antara efektifitas dan usaha, yang terakhir umumnya diukur dari ongkos moneter.
3. Kecukupan (*adequacy*). Berkenaan dengan seberapa jauh suatu tingkat efektifitas memuaskan kebutuhan, nilai, atau kesempatan menumbuhkan adanya masalah. Kriteria kecukupan menekankan pada kuatnya hubungan antara alternatif kebijakan dan hasil yang diharapkan.
4. Perataan (*equity*). Erat berhubungan dengan rasionalitas legal dan sosial dan menunjuk pada distribusi akibat dan usaha antara kelompok-kelompok yang berbeda dalam masyarakat. Kebijakan yang berorientasi pada perataan adalah kebijakan yang akibatnya (misalnya, unit pelayanan atau manfaat moneter) atau usaha (misalnya biaya moneter) secara adil didistribusikan. Kebijakan yang dirancang untuk mendistribusikan pendapatan, kesempatan pendidikan, atau pelayanan pendidikan kadang-kadang didistribusikan atas dasar kriteria kesamaan. Kriteria kesamaan erat berhubungan dengan konsepsi yang saling bersaing, yaitu keadilan atau kewajaran dan terhadap konflik etis sekitar dasar yang memadai untuk mendistribusikan risoris masyarakat.
5. Responsivitas (*responsiveness*) berkenaan dengan seberapa jauh suatu kebijakan dapat memuaskan kebutuhan, preferensi, atau nilai kelompok-kelompok masyarakat tertentu. kriteria responsivitas adalah penting karena analisis yang dapat memuaskan semua kriteria lainnya – efektifitas, efisiensi, kecukupan, kesamaan – masih gagal jika belum menanggapi kebutuhan aktual dari kelompok yang semestinya diuntungkan dari adanya suatu kebijakan.
6. Ketepatan (*appropriateness*). Kriterion ketepatan secara dekat berhubungan dengan rasionalitas, substantif, karena pertanyaan tentang ketepatan kebijakan tidak berkenaan dengan satuan kriteria individu tetapi dua atau lebih kriteria secara bersama-sama. Ketepatan merujuk pada nilai

atau harga dari tujuan program dan kepada kuatnya asumsi yang melandasi tujuan-tujuan tersebut.

Dengan kriteria rekomendasi kebijakan tersebut, Dunn mengemukakan kriteria evaluasi kebijakan dengan menggunakan tabel sebagai berikut :

Tabel 2.1
Evaluasi Kebijakan

Tipe Kriteria	Pertanyaan
Efektifitas	Apakah hasil yang diinginkan telah dicapai?
Efisiensi	Seberapa banyak usaha yang diperlukan untuk mencapai hasil yang diinginkan?
Kecukupan	Seberapa jauh pencapaian hasil yang diinginkan memecahkan masalah?
Perataan	Apakah biaya dan manfaat didistribusikan dengan merata kepada kelompok-kelompok yang berbeda?
Responsivitas	Apakah hasil kebijakan memuaskan kebutuhan, preferensi atau nilai kelompok-kelompok tertentu?
Ketepatan	Apakah hasil (tujuan) yang diinginkan benar-benar berguna atau bernilai?

Sumber : William N. Dunn, *Pengantar Analisis Kebijakan Publik*, Edisi Kedua, Yogyakarta, Gadjah Mada University Press, 2003, hlm. 610

2.2.5 Parkir

Parkir menurut kamus bahasa Indonesia dapat diartikan sebagai tempat pemberhentian kendaraan untuk beberapa saat. Pengertian diatas memiliki definisi dari penyedia jasa layanan parkir yaitu penyedia tempat untuk menerima penghentian atau penaruhan (kendaraan bermotor) untuk beberapa saat. Sedangkan menurut Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan No. 14/1992, parkir adalah tempat pemberhentian kendaraan atau bongkar muat

barang dalam jangka waktu yang lama atau sebentar tergantung keadaan dan kebutuhannya.

Fasilitas parkir merupakan suatu bagian yang penting dalam sistem transportasi darat. Kebutuhan tempat parkir untuk kendaraan baik kendaraan pribadi, angkutan penumpang umum, sepeda motor maupun truk adalah sangat penting. Kebutuhan tempat parkir tersebut tergantung dari bentuk dan karakteristik masing-masing kendaraan dengan desain dan lokasi parkir. Permasalahan parkir pada dasarnya terjadi apabila jumlah kebutuhan parkir lebih besar dari pada kapasitas parkir, sehingga dapat mengganggu lalu lintas di sekitar lokasi parkir.

Permintaan parkir didistribusikan pada tata guna lahan suatu area. Penetapan pilihan tempat parkir kendaraan yang dibuat dan cara parkir dikelompokkan sebagai berikut:²⁴

a. Parkir Berdasarkan Penempatan

1. Parkir di badan jalan (*on street parking*)

Yang dimaksud dengan fasilitas parkir di badan jalan adalah fasilitas parkir yang menggunakan tepi jalan sebagai ruang parkirnya.

2. Parkir di luar badan jalan (*off street parking*)

Yang dimaksud dengan fasilitas parkir di lokasi parkir adalah tata guna lahan yang khusus disediakan sebagai ruang parkir dan mempunyai pintu pelayanan masuk atau pintu pelayanan keluar sebagai tempat mengambil atau menyerahkan karcis sehingga dapat mengetahui secara pasti jumlah kendaraan dan jangka waktu kendaraan parkir yang parkir. Menurut Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1998), untuk mendesain suatu pelataran parkir harus diperhatikan beberapa kriteria penting, yaitu: rencana tata guna lahan, keselamatan dan kelancaran lalu lintas, kelestarian

²⁴ Abubakar, dkk. (1998). *Pedoman Perencanaan dan Pengoprasian Fasilitas Parkir*. Jakarta: Direktorat Bina Sistem Lalu Lintas dan Angkutan Kota. hlm. 56.

lingkungan, kemudahan bagi pengguna, tersedianya tata guna tanah serta letak jalan akses utama dan daerah yang dilayani.

b. Parkir Berdasarkan Status

1. Parkir Umum

Parkir Umum adalah areal parkir yang menggunakan lahan yang dikuasai dan pengelolaannya diselenggarakan oleh Pemerintah Daerah.

2. Parkir Khusus

Parkir khusus adalah perparkiran yang menggunakan lahan yang pengelolaannya diselenggarakan oleh pihak ketiga.

3. Parkir Darurat

Parkir darurat adalah perparkiran di tempat-tempat umum yang menggunakan lahan milik pemerintah daerah maupun swasta yang terjadi karena kegiatan yang insidental.

c. Parkir Berdasarkan Jenis Kendaraan

Berdasarkan jenis kendaraan yang menggunakan areal parkir, maka parkir dapat dibagi menjadi :

1. Parkir untuk kendaraan roda dua tidak bermesin (sepeda)
2. Parkir untuk kendaraan roda dua bermesin (sepeda motor)
3. Parkir untuk kendaraan roda tiga, roda empat, atau lebih dan bermesin (mobil, taxi, dan lain-lain)

Dalam membahas masalah perparkiran perlu diketahui beberapa istilah penting agar tidak terjadi kesalahpahaman dalam penafsiran penyelenggaraan parkir tersebut, beberapa diantaranya adalah :

1. Wajib Retribusi : Orang pribadi atau badan yang menurut peraturan perundang-undangan retribusi diwajibkan untuk melakukan pembayaran retribusi, termasuk pemungut atau pemotong retribusi tertentu.²⁵

²⁵ UU No. 34 tahun 2000 tentang Perubahan atas UU No. 18 tahun 1997 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah

2. Retribusi Parkir : pembayaran atas pelayanan tempat parkir.²⁶

Retribusi parkir merupakan salah satu dari retribusi jasa umum, yaitu jasa yang sudah disediakan oleh pemerintah untuk kepentingan umum serta dapat dinikmati oleh orang pribadi maupun badan.²⁷ Tarif parkir merupakan retribusi atas penggunaan lahan parkir dipinggir jalan yang besarnya ditetapkan oleh Pemerintah Kabupaten atau Kota berdasarkan UU tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah yang selanjutnya ditetapkan di tingkat Kabupaten atau Kota dengan Peraturan Daerah.²⁸

Dalam menyelenggarakan parkir biasanya banyak ditemukan permasalahan – permasalahan yang sering timbul di dalamnya antara lain adalah terganggunya kelancaran lalu lintas jalan. Menurut Munawar permasalahan parkir di daerah perkotaan pada umumnya antara lain :²⁹

1. Pasar

Kawasan pasar yang ada, penyediaan dan pengaturan parkir belum memadai sehingga pada jam puncak pagi hari umumnya menimbulkan masalah terhadap kelancaran arus lalu lintas.

2. Kompleks pertokoan atau perdagangan

Kawasan pertokoan atau perdagangan (pada ruas jalan), pada kondisi jam puncak menimbulkan permasalahan karena kapasitas jalan berkurang dengan adanya aktivitas parkir pengunjung kompleks pertokoan tersebut.

3. Kompleks Sekolah

Parkir kendaraan penjemput anak sekolah sering menimbulkan masalah terhadap kelancaran lalu lintas karena tidak tersedia fasilitas parkir dan pengaturan perparkiran di badan jalan yang belum baik.

4. Komplek Perkantoran

²⁶ Peraturan Daerah Kota Malang nomor 02 tahun 2002 tentang Retribusi Parkir Pasal 1

²⁷ Ahmad Yani (2002). *Hubungan Keuangan Antara Pemerintah Pusat dan Daerah*. Jakarta: Grafindo. hlm. 56.

²⁸ (https://id.wikipedia.org/wiki/Tarif_parkir). diakses pada tanggal 30 Maret 2017 pukul 08.30

²⁹ Ahmad Munawar (2004). *Manajemen Lalu Lintas Perkotaan*. Yogyakarta : Beta Offset. hlm. 83.

Pada umumnya kompleks perkantoran sudah menyediakan fasilitas parkir, namun ada kantor-kantor tertentu yang bangkitan parkirnya cukup besar, sehingga tidak tertampung oleh fasilitas yang ada.

5. Tempat Ibadah

Pada umumnya tempat-tempat ibadah tidak menyediakan fasilitas parkir untuk kendaraan 4 roda yang memadai sehingga pada hari-hari tertentu terjadi lonjakan bangkitan parkir yang besar sehingga tidak tertampung oleh fasilitas parkir yang ada.

6. Pemukiman di Daerah Kota

Pada umumnya pemukiman di daerah kota tidak tersedia fasilitas parkir untuk tamu, sehingga menimbulkan bangkitan parkir di tengah jalan.

2.2.6 Kebijakan Parkir

Apabila permintaan terhadap parkir semakin meningkat dan kegiatan parkir yang dilakukan dipinggir jalan mengakibatkan gangguan terhadap kelancaran lalu lintas maka sudah perlu untuk mempertimbangkan penerapan suatu kebijakan parkir untuk mengendalikannya.

Kebijakan dibidang parkir memiliki tujuan – tujuan yang ingin dicapai, cara yang digunakan untuk mencapai tujuan tersebut, dan suatu organisasi atau lembaga yang terlibat dalam pengambilan keputusan maupun dalam pelaksanaan untuk mencapai tujuan yang bersangkutan.³⁰

Kebijakan parkir dapat dibagi atas dua kebijakan yaitu kebijakan tarif sebagai salah satu kebijakan fiskal serta kebijakan pembatasan ketersediaan ruang parkir. Tarif parkir merupakan alat yang sangat bermanfaat untuk mengendalikan jumlah kendaraan parkir. Beberapa kota besar di dunia menerapkan tarif yang sangat tinggi. Dengan dasar hukum permintaan ekonomi dapat diterapkan kebijakan tarif, dengan semakin tingginya tarif maka diharapkan jumlah pengguna ruang parkir semakin berkurang. Setelah kebijakan tarif parkir kemudian ada kebijakan pembatasan kegiatan parkir. Pembatasan kegiatan parkir dilakukan

³⁰ Abubakar, dkk (1998). *Pedoman Perencanaan dan Pengoprasian Fasilitas Parkir*. Jakarta : Direktorat Bina Sistem Lalu Lintas dan Angkutan Kota. hlm. 14.

terhadap parkir dipinggir jalan maupun pada parkir diluar jalan yang diterapkan terutama di jalan – jalan utama dan pusat – pusat kota. Kebijakan ini sangat efektif untuk meningkatkan pelayanan jaringan jalan. Adapun tujuan dari kebijakan ini adalah untuk mengurangi arus lalu lintas kendaraan menuju kawasan tertentu yang saat itu sudah mengalami gangguan kelancaran lalu lintas dan mengalihkan pemakai kendaraan pribadi untuk menggunakan angkutan umum dan meninggalkan kendaraannya di rumah atau pada tempat penitipan kendaraan.³¹

2.2.7 Petisi

Petisi adalah pernyataan yang disampaikan kepada pemerintah untuk meminta agar pemerintah mengambil tindakan terhadap suatu hal. Hak petisi ada pada warga negara dan juga badan-badan pemerintahan, seperti kotapraja, kabupaten dan provinsi agar pemerintah pusat membela atau memperjuangkan kepentingan daerahnya. Petisi juga berarti sebuah dokumen tertulis resmi yang disampaikan kepada pihak berwenang untuk mendapatkan persetujuan dari pihak tersebut. Biasanya, hal ini ditandatangani oleh beberapa orang, menunjukkan bahwa sekelompok besar orang mendukung permintaan yang terdapat dalam dokumen.

Secara politik, petisi dapat digunakan untuk mendapatkan dukungan pada pemungutan suara di beberapa negara dengan asumsi bahwa cukup banyak orang menandatangani surat dukungan tersebut. Petisi juga dapat digunakan untuk mencabut undang-undang atau untuk mengingatkan pejabat terpilih. Dalam kasus lain, petisi dapat digunakan untuk mengajukan permohonan masyarakat.

Sedangkan petisi online adalah pernyataan yang disampaikan kepada pemerintah melalui media online. Semakin berkembangnya jaman, petisi online sudah mulai banyak dilakukan diberbagai media. Tujuannya adalah agar terciptanya suatu kondisi yang efektif daripada menggunakan petisi berupa dokumen tertulis resmi. Dengan kata lain, masyarakat sekarang lebih mudah mengadakan perkara mengenai hal-hal kegiatan pemerintahan yang dinilai cukup

³¹ *Ibid.*, hlm. 25

buruk. Bukan hanya masyarakat saja yang diuntungkan dengan kondisi tersebut, akan tetapi pemerintah juga merasa beruntung karena pengawasan kegiatan di lapangan lebih efisien dan cepat dengan dibantunya masyarakat yang mengeluh melalui media online.

2.3 Kerangka Pemikiran

Gambar 2.1 Kerangka Pemikiran



Seperti yang sudah dijelaskan pada latar belakang di atas, semakin hari kota Malang padat dengan banyaknya pengunjung atau wisatawan dan pelajar maupun mahasiswa yang mendatangi kota Malang. Dengan meningkatnya penduduk di kota Malang, otomatis jumlah kendaraan bermotor di kota Malang juga meningkat. Peningkatan tersebut menyebabkan masalah baru di kota Malang yaitu kemacetan. Kondisi itu diperparah dengan kurang tersedianya lahan parkir yang disediakan oleh Pemkot Malang untuk menampung kebutuhan parkir semakin tinggi, serta kurangnya juru parkir yang bertugas menangani parkir –

parkir tersebut. Sehingga menyebabkan banyak oknum yang memanfaatkan lahan umum, lahan kosong bahkan bahu jalan untuk mengais rezeki dari usaha parkir tersebut yang kemudian dianggap mengganggu kelancaran jalan dan menyebabkan kemacetan.

Sebenarnya masalah di atas sudah lama dibiarkan bukan hanya dari pihak pemerintah saja tetapi juga masyarakat yang kurang peduli dengan adanya masalah perparkiran tersebut. Menyebabkan permasalahan perparkiran di kota Malang tidak pernah ada upaya penyelesaian yang konkret dan komprehensif. Sampai ketika ada warga kota Malang yang menulis petisi melalui media online sosial mengenai permasalahan parkir tersebut, yang kemudian direspons dengan baik oleh Walikota Malang. Dan akhirnya Walikota Malang mengeluarkan kebijakan baru yang sudah tertulis pada latar belakang di atas.

Untuk mengetahui sejauh mana implementasi kebijakan setelah petisi online tersebut keluar maka diperlukan analisis secara mendalam yang mencakup proses komunikasi, kemampuan sumber daya, proses disposisi, dan kejelasan struktur birokrasi. Dengan alasan tersebut peneliti memutuskan untuk menggunakan teori George C. Edward dikarenakan teori tersebut menyebutkan bahwa implementasi kebijakan dipengaruhi oleh 4 variabel, yaitu komunikasi, sumber daya, disposisi, dan struktur birokrasi. Dari proses implementasi kebijakan melalui empat indikator tersebut dapat diketahui apa saja hambatan dari implementasi kebijakan parkir setelah petisi online.

Sehingga dari pernyataan di atas peneniti menilai bahwa teori ini akan memudahkan peneliti dalam mengetahui bagaimana implementasi kebijakan pemerintah mengenai parkir pasca petisi dengan melihat bagaimana proses komunikasi yang dilakukan, kemampuan sumber daya, proses disposisi dan struktur birokrasi yang ada. Dari proses implementasi kebijakan melalui empat indikator tersebut dapat diketahui apa saja hambatan dalam implementasi kebijakan pemerintah mengenai parkir pasca petisi. Seperti hambatan dalam upaya pencegahan, upaya penjakauan, upaya pemenuhan hak dan upaya reintegrasi sosial. Sehingga dengan adanya hambatan tersebut peneliti dapat mengetahui upaya apa saja untuk mengatasi hambatan tersebut.



BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Jenis Penelitian

Dalam penelitian ini penulis menggunakan jenis penulisan deskriptif kualitatif yang bertujuan untuk membuat suatu gambaran atau menjelaskan sesuatu secara sistematis, faktual dan akurat berdasarkan fakta, sifat, serta berhubungan antara dinamika yang diteliti secara komprehensif. Di dalam buku Djam'an Satori menjelaskan bahwa penelitian kualitatif dilakukan karena peneliti ingin mengeksplor fenomena – fenomena yang tidak dapat dikuantifikasikan yang bersifat deskriptif seperti proses suatu langkah kerja, formula suatu resep, pengertian – pengertian tentang suatu konsep yang beragam, karakteristik suatu barang dan jasa, gambar-gambar, gaya-gaya, tata cara suatu budaya, model fisik suatu artifak, dan lain sebagainya.¹

Penelitian deskriptif ini menuturkan dan menafsirkan data berkenaan dengan situasi yang terjadi, sikap dan pandangan yang terjadi di masyarakat, hubungan antar variabel pertentangan dua kondisi atau lebih, perbedaan antar fakta, dan lain lain. Pada umumnya kegiatan penelitian deskriptif kualitatif ini meliputi pengumpulan data, analisis data, interpretasi data serta di akhiri dengan kesimpulan yang didasarkan pada penganalisisan data tersebut.

Dalam konteks kali ini penulis mencoba menjelaskan bagaimana implementasi kebijakan parkir pasca petisi yang dilakukan oleh Pemerintah Kota Malang dan apa saja dinamika yang terjadi setelah implementasi dilaksanakan.

3.2 Lokasi Penelitian

Penelitian ini berlokasi di Kota Malang Provinsi Jawa Timur dimana Kota Malang adalah kota yang dikenal dengan perkembangannya yang begitu

¹ Aan Komariah dan Djam'an Satori (2011). *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung : Alfabeta. Hal 23.

pesat. Selain perkembangannya yang begitu pesat membuat timbulnya berbagai masalah salah satunya masalah pengelolaan parkir.

Fokus penelitian ini ditempatkan pada kantor Dinas Perhubungan Kota Malang di bidang perparkiran yang merupakan instansi Badan Usaha Pemilik Daerah. Dimana mempunyai tugas pokok mengawasi dan membina penyelenggaraan perparkiran di tepi jalan umum dan tempat khusus parkir kecuali areal parkir di lingkungan pasar daerah.

3.3 Fokus Penelitian

Penetapan fokus dalam penelitian kualitatif sangat penting karena untuk membatasi studi dan mengarahkan pelaksanaannya suatu pengamatan, fokus dalam penelitian kualitatif bersifat abstrak.

I Gusti Ngurah Agung menyebutkan penentuan fokus memiliki tujuan :²

1. Penetapan fokus untuk membatasi studi, bahwa dengan adanya fokus penelitian ,tempat Penelitian menjadi layak.sekaligus membatasi fokus pada domain/kategori yang memandang banyak data/informasi dari domain-domain atau kategori tertentu.
2. Penentuan fokus secara efektif menetapkan kriteria sumber informasi untuk menjaring informasi yang mengalir masuk, sehingga temuannya memiliki arti dan nilai strategis bagi informan.

Jika pendapat di atas dikaitkan dengan konsep model implementasi George C. Edward III yang mengacu pada empat variabel yaitu komunikasi, sumber daya, disposisi, dan struktur birokrasi, maka bisa ditampilkan dengan tabel sebagai berikut :

² Ronny Kountur (2003). *Metode Penelitian untuk Penulisan Skripsi dan Tesis*. Jakarta: Manajemen PPM. hlm. 24 – 25.

Tabel 3.1
Fokus Penelitian

Fokus	Aspek	Sub Aspek Penelitian
Implementasi kebijakan parkir Kota Malang pasca petisi	Komunikasi	<ul style="list-style-type: none"> a. Sebagai upaya memberikan/menyalurkan informasi yang jelas, akurat, dan konsisten kepada objek kebijakan (Dinas Perhubungan) b. Sebagai Petunjuk Pelaksana Peraturan
	Sumber Daya	<ul style="list-style-type: none"> a. Tingkat Pendidikan petugas pelaksana kebijakan b. Tingkat pemahaman petugas pelaksana kebijakan terhadap program kebijakan c. Fasilitas untuk menunjang program kebijakan
	Disposisi	Sikap pelaksana terhadap peraturan
	Struktur Birokrasi	<ul style="list-style-type: none"> a. Penyesuaian prosedur kerja dalam pelaksana kebijakan b. Koordinasi antar pelaksana kebijakan

3.4 Pemilihan Informan

Untuk memperoleh data guna kepentingan penelitian ini, maka diperlukan adanya informan. Pemilihan informan dalam penelitian ini dilakukan dengan cara *purposive sampling*. Sesuai dengan namanya, *purposive sampling* diambil dengan maksud dan tujuan tertentu, yang mana menganggap bahwa informan yang dipilih tersebut memiliki informasi yang diperlukan bagi penelitian yang akan dilakukan ini. Selain itu informasi juga bisa didapat dari dokumen seperti peraturan perundang-undangan, referensi, data statistik maupun catatan dan laporan petugas.³

Informan adalah orang yang dapat memberikan informasi tentang kondisi lapangan penelitian. Serta dapat memberikan pandangannya mengenai nilai – nilai, sikap, proses dan kebudayaan yang menjadi latar penelitian setempat.⁴ Dalam penelitian ini informan yang dimaksudkan adalah semua provider yang terkait dalam pelaksanaan perparkiran di Kota Malang.

Adapun informan yang bisa membantu memberikan data informasi yang tepat di dalam penelitian ini adalah :

1. Seksi perencanaan yang dikepalai oleh Bapak Hary Dwi Yudianto, S.Psi yang memiliki tugas untuk melaksanakan pendataan, perencanaan pengembangan, penataan, dan pengelolaan perparkiran.. Informan ini penulis nilai cukup kompeten dalam menjawab masalah kebijakan parkir karena beliau berwenang melakukan pendataan yang mengatur dan melaksanakan kebijakan tersebut.
2. Bapak Nanang selaku koordinator parkir di daerah Matos. Informan ini merupakan subyek yang melaksanakan adanya kebijakan parkir di lapangan sehingga penulis nilai cukup kompeten untuk menjawab berbagai persoalan parkir di lapangan.

³ Arikunto (2010). *Prosedur penelitian : Suatu Pendekatan Praktik (Edisi Revisi)*. Jakarta: Rineka Cipta. hlm. 183.

⁴ Koentjaraningrat (1990). *Metode – Metode Penelitian Masyarakat*. Jakarta: PT. Gramedia Pustaka Utama. hlm. 163.

3. Tokoh masyarakat. Dipilih tokoh masyarakat yang merasa dirugikan akan keadaan mengenai tata kelola parkir di Kota Malang dan yang sudah mendatangi petisi online.

3.5 Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang akan digunakan dalam pengumpulan data penelitian adalah sebagai berikut:

1. Data sekunder, adalah sumber data yang tidak langsung memberikan data kepada pengumpul data, misalnya lewat orang lain atau lewat dokumen yang berupa :⁵
 - a. Catatan : dari segala hal yang mendukung yang penulis lakukan pada waktu turun lapang
 - b. Buku : catatan laporan yang berkaitan dengan data – data yang dibutuhkan penulis
 - c. Media : data pendukung yang berasal dari media baik itu media internet maupun media cetak seperti koran Surya Malang, Malang Post, Radar Malang.
 - d. Jurnal-jurnal internet : segala macam data pendukung yang berkaitan dengan media internet.

Dengan kata lain, peneliti membutuhkan pengumpulan data dengan cara berkunjung ke perpustakaan, pusat kajian, pusat arsip atau membaca buku yang akan digunakan menganalisis permasalahan yaitu konsep, teori-teori, kebijakan-kebijakan dan pelaksanaannya yang berhubungan dengan pelaksanaan kebijakan perparkiran di Kota Malang.

⁵ Sugiyono (2010). *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, kualitatif, dan R&D*. Bandung : Alfabeta. hlm. 137.

2. Data primer, sumber data penelitian yang diperoleh secara langsung dari sumber aslinya dengan menggunakan teknik pengumpulan data sebagai berikut:

- a) Wawancara (*interviewing*)

Metode pengumpulan data dengan wawancara ini adalah pengumpulan data dengan mempergunakan tanya jawab antara pencari informasi dan sumber informasi. Seperti yang diungkapkan oleh Moh. Nazir :

“Proses memperoleh keterangan untuk tujuan penelitian dengan cara tanya jawab sambil bertatap muka antara si penanya atau pewawancara dengan si penjawab atau responden dengan menggunakan alat yang dinamakan Interview Guide (Pedoman wawancara).”⁶

Wawancara dilakukan kepada aparat Dinas Perhubungan dan Petugas Parkir di lingkungan Kota Malang, dengan pedoman wawancara.

- b) Observasi

Pengamatan secara langsung pada obyek penelitian sehingga dapat dilihat dari dekat keadaan yang sesungguhnya dan memperoleh gambaran dari obyek yang diteliti secara nyata dan benar. Dalam Hal ini penulis mengamati kinerja Petugas dilapangan serta pegawai di Dinas Perhubungan Kota Malang.

- c) Dokumentasi

Pengambilan informasi dengan mencatat dokumen dalam bentuk apapun yang ada kaitannya dengan judul penelitian antara lain data

⁶ Muhammad Nazir (1988). *Metode Penelitian*. Jakarta : Ghalia Indonesia. hlm. 234.

kependudukan, data wilayah parkir, data pegawai pengelola parkir, data kendaraan bermotor yang memakai jasa parkir serta data lainnya yang berkaitan dengan penelitian.

3.6 Kondensi Data

Teknik analisis data yang digunakan oleh penulis adalah teknik analisa data secara induktif. Analisis data secara induktif adalah proses mencari dan menyusun secara sistematis data yang diperoleh dari hasil wawancara, catatan lapangan dan dokumentasi dengan cara mengorganisasikan data dalam kategori, menjabarkan ke dalam unit-unit, melakukan sintesa, menyusun ke dalam pola, memilih mana yang penting dan yang akan dipelajari, dan membuat kesimpulan sehingga mudah dipahami oleh diri sendiri dan orang lain.⁷ Dengan menggunakan induktif peneliti menjelaskan dari awalnya khusus ke umum, kemudian peneliti menggunakan metode deduktif yang menjelaskan kalimat dari umum ke khusus, serta penulis menggunakan komparatif yakni campuran dari induktif dan deduktif, dengan harapan penulis dapat menjelaskan hasil penelitian dengan seakurat dan sejelas mungkin. Dengan menggunakan metode secara induktif, deduktif, dan komparatif ini yang pada akhirnya penulis dapat menarik kesimpulan lebih akurat. Berikut penjelasan singkat dari teknik analisis data yang dipakai penulis:

1. Teknik analisis secara induksi: teknik analisis dengan diawali penjelasan-penjelasan secara khusus kemudian secara umum (khusus ke umum). Keberadaan induk kalimat berada di akhir paragraf.
2. Teknik analisis secara deduktif: teknik analisis dengan diawali penjelasan-penjelasan secara umum kemudian secara khusus (umum ke khusus). Keberadaan induk kalimat berada di awal paragraf.
3. Teknik analisis secara komparatif: teknik analisis ini menggunakan gabungan antara teknik analisis deduktif dan induktif (umum, khusus,

⁷ Sugiyono (2013). *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta, hlm. 334.

khusus, umum). Keberadaan induk kalimat berada di awal paragraf dan akhir kalimat.

Data yang diperoleh dari hasil penelitian tentang implementasi kebijakan parkir Kota Malang pasca petisi. Data yang diperoleh dari lapangan jumlahnya cukup banyak, untuk itu perlu dicatat secara teliti dan rinci, pengolahan data ini disebut reduksi data. Setelah mereduksi data implementasi yang didapat, data yang disajikan dalam bentuk uraian singkat, tabel, grafik atau sejenisnya ini disebut data *display*.⁸ Setelah itu baru menyimpulkan data yang berawal dengan data sementara dan apabila data bisa berubah dengan menemukan data-data berikutnya.

Implementasi kebijakan parkir Kota Malang pasca petisi ini bisa dilihat dari dapatan data penulis dalam melakukan peneliti dengan menggunakan tahap demi tahap penelitian untuk menghasilkan data yang menggambarkan fenomena persoalan yang terjadi selama implementasi dijalankan.

3.7 Validasi Data

Teknik untuk menguji data penulis menggunakan triangulasi data teknik. Triangulasi adalah teknik pemeriksaan keabsahan data yang memanfaatkan sesuatu yang lain di luar data itu untuk keperluan pengecekan terhadap data.⁹ Triangulasi teknik untuk menguji kredibilitas data dilakukan dengan cara mengecek data pada sumber yang sama dengan teknik yang berbeda. Misalnya data diperoleh dengan wawancara lalu dicek dengan observasi, dokumentasi, atau kuisioner. Bila data dengan tiga teknik pengujian kredibilitas data tersebut menghasilkan data yang berbeda-beda, maka penulis melakukan diskusi lebih lanjut kepada sumber data yang bersangkutan, untuk memastikan data mana yang dianggap benar, atau semuanya benar karena sudut pandang yang berbeda-beda.¹⁰

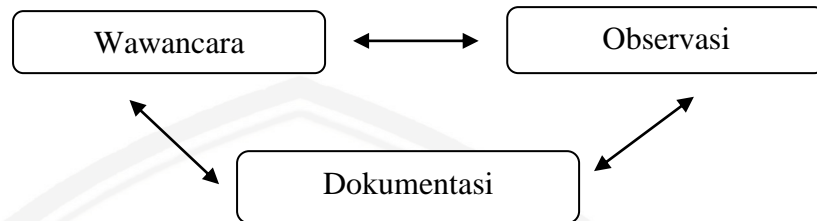
⁸ *Ibid.*, Sugiyono (2013)., hlm. 341.

⁹ Moleong (2007). *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Bandung: PT Remaja Rosdakarya Offset, hlm. 330.

¹⁰ Sugiyono (2013), *Op.Cit.*, hlm. 373.

Berikut adalah triangulasi teknik yang diambil penulis untuk memvalidasi data-data yang diperoleh oleh penulis atas fenomena pengelolaan parkir yang terjadi di Kota Malang:

Gambar 3.1 Alur Pengambilan Data



Sumber: Triangulasi dengan tiga teknik pengambilan data¹¹

Validasi data menggunakan triangulasi teknik ini bermula penetapan teknik observasi, observasi yang dilakukan penulis dalam penelitian ini meliputi:

- Kota Malang
- Dinas Perhubungan Kota Malang
- Tempat pengelolaan parkir di daerah tertentu

Teknik berikutnya dalam memvalidasi data menggunakan triangulasi data dengan teknik wawancara, wawancara akan dilakukan dengan:

- Seksi pendataan Dinas Perhubungan Kota Malang di bidang perparkiran
- Koordinator parkir di daerah Matos
- Tokoh masyarakat

Teknik berikutnya dengan cara dokumentasi:

- Buku yang dipinjam penulis untuk menjang penelitian
- Jurnal yang diunduh dari website
- Data yang diambil penulis dari Dinas Perhubungan Kota Malang

¹¹ *Ibid.*, hlm. 372.

- Website berisi berita pendukung penelitian

Setelah melakukan observasi lapangan di Kota Malang, peneliti kemudian melakukan wawancara ke daerah yang sudah di observasi sebagai lokasi penelitian yang diambil dari pemetaan yang dilakukan penulis, wawancara yang dilakukan penulis kepada informan-informan berlandaskan dengan teori dan sistematika pemilihan informan yang sudah dijelaskan sebelumnya. Setelah mendapatkan data dengan teknik observasi dan wawancara, teknik pengambilan data dengan dokumentasi digunakan untuk melengkapi data berupa teori dan sistematika penulisan penelitian dari buku, jurnal, website dan foto dokumentasi dari penelitian yang dilakukan penulis. Setelah semua teknik untuk menguji kredibilitas data tersebut selesai maka penulis mendapatkan data yang sudah diuji kredibilitasnya dan dapat mengambil garis besar dalam penelitian dengan judul implementasi kebijakan parkir Kota Malang pasca petisi.

BAB IV

GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN

4.1 Gambaran singkat sejarah Kota Malang

Kota Malang adalah kota sebuah kota di Provinsi Jawa Timur, Indonesia. Kota Malang merupakan kota besar kedua setelah Surabaya tepatnya berada di 90 km sebelah selatan Kota Surabaya. Dan juga Kota Malang dikenal sebagai kota pelajar atau kota pendidikan.

Pada masa kolonial Hindia Belanda, daerah Malang dijadikan wilayah “*Gemente*” (Kota). Sebelum tahun 1964, dalam lambang Kota Malang terdapat tulisan : “Malang namaku, maju tujuanku” terjemahan dari “Malang nominor, sursum moveor”. Ketika kota ini merayakan hari ulang tahunnya yang ke-50 pada tanggal 1 April 1964, kalimat – kalimat tersebut berubah menjadi : “Malangkucecwara”. Semboyan baru ini diusulkan oleh almarhum Prof. Dr R. Ng. Poerbatjaraka, karena kata tersebut sangat erat hubungannya dengan asasl – usul Kota Malang pada masa Ken Arok kira – kira 7 abad yang lampau telah menjadi nama dari tempat di sekitar atau dekat candi yang bernama Malangkucecwara.

Kota malang mulai tumbuh dan berkembang setelah hadirnya pemerintah kolonial Belanda, terutama ketika mulai di operasikannya jalur kereta api pada tahun 1879. Berbagai kebutuhan masyarakatpun semakin meningkat terutama akan ruang gerak melakukan berbagai kegiatan. Akibatnya terjadilah perubahan tata guna tanah, daerah yang terbangun bermunculan tanpa terkendali. Perubahan fungsi lahan mengalami perubahan sangat pesat, seperti dari fungsi pertanian menjadi perumahan dan industri.¹

¹ (<https://kelsumbersari.malangkota.go.id/sejarah-kota-malang/>). diakses pada tanggal 18 April 2018 pukul 22.00 WIB

4.2 Aspek Geografis Kota Malang

4.2.1 Keadaan Geografi

Kota Malang yang terletak pada ketinggian antara 440 – 667 meter diatas permukaan air laut. Kota Malang terletak ditengah-tengah wilayah Kabupaten Malang secara astronomis $112,06^{\circ}$ – $112,07^{\circ}$ Bujur Timur dan $7,06^{\circ}$ – $8,02^{\circ}$ Lintang Selatan, dengan batas wilayah sebagai berikut :²

1. Sebelah Utara : Kecamatan Singosari dan Kec. Karangploso Kabupaten Malang
2. Sebelah Timur : Kecamatan Pakis dan Kecamatan Tumpang Kabupaten Malang
3. Sebelah Selatan : Kecamatan Tajinan dan Kecamatan Pakisaji Kabupaten Malang
4. Sebelah Barat : Kecamatan Wagir dan Kecamatan Dau Kabupaten Malang

Berdasarkan deskripsi batas Kota Malang tersebut, menunjukan bahwa Kota Malang terhubung secara strategis dengan Kabupaten Malang. Selain itu, Kota Malang juga berkedatan dengan Kota Batu. Keadaan yang seperti ini dapat memberikan dampak mobilisasi atau perpindahan kendaraan yang besar di Kota Malang. Setiap kendaraan beroda dua atau empat yang singgah atau berhenti sejenak memerlukan tempat parkir. Dengan jumlah kendaraan yang tidak dapat diperhitungkan, penggunaan lahan parkir di tepi jalan umum sering terjadi. Hal ini terkadang dapat menimbulkan kemacetan dan mengganggu sarana lalu lintas. Maka perlu adanya pengelolaan lahan parkir di tepi jalan umum untuk menjaga kertertiban lalu lintas.

4.2.2 Iklim

Kondisi iklim Kota Malang selama tahun 2008 tercatat rata-rata suhu udara berkisar antara $22,7^{\circ}\text{C}$ – $25,1^{\circ}\text{C}$. Sedangkan suhu maksimum mencapai $32,7^{\circ}\text{C}$ dan suhu minimum $18,4^{\circ}\text{C}$. Rata kelembaban udara berkisar 79% –

² (<https://malangkota.go.id/sekilas-malang/geografis/>). diakses pada tanggal 18 April 2018 pukul 22.00 WIB

86%. Dengan kelembaban maksimum 99% dan minimum mencapai 40%. Kota Malang mengikuti perubahan putaran 2 iklim, musim hujan, dan musim kemarau. Dari hasil pengamatan Stasiun Klimatologi Karangploso curah hujan yang relatif tinggi terjadi pada bulan Februari, Nopember, Desember. Sedangkan pada bulan Juni dan September curah hujan relatif rendah. Kecepatan angin maksimum terjadi dibulan Mei, September, dan Juli.³

Dengan kondisi iklim yang sudah dijelaskan diatas, bisa dikatakan Kota Malang sedikit berbeda jika dibandingkan dengan kebanyakan kota lainnya, lingkungan Kota Malang memiliki udara yang sejuk dan asri serta memiliki daya tarik tersendiri bagi para pendatang untuk berkunjung. Banyak dari para pendatang baik dari mahasiswa, dan wisatawan memilih Kota Malang sebagai tempat untuk melanjutkan studi, dan menjadi tempat untuk rekreasi dengan alasan iklim kota Malang yang sejuk dan nyaman. Oleh karena itu, dapat dikatakan bahwa selain fasilitas pendidikan dan tempat – tempat wisata yang disediakan Kota Malang, kondisi iklim yang dimiliki menjadi nilai plus untuk menarik para pendatang berkunjung ataupun menetap untuk sementara. Para mahasiswa yang dari luar kota biasanya untuk membantu kebutuhan transportasi perkuliahan, mereka memilih menggunakan kendaraan bermotor. Hal ini menjadi salah satu penyebab jumlah kendaraan bermotor di Kota Malang terus bertambah.

4.2.3 Keadaan Geologi

Keadaan tanah di wilayah kota Malang antara lain :

1. Bagian selatan termasuk dataran tinggi yang cukup luas, cocok untuk industri
2. Bagian utara termasuk dataran tinggi yang subur, cocok untuk pertanian
3. Bagian timur merupakan dataran tinggi dengan keadaan kurang subur

³ *Ibid*

4. Bagian barat merupakan dataran tinggi yang amat luas menjadi daerah pendidikan

Berdasarkan keadaan geologi Kota Malang yang letaknya berada di dataran tinggi mengakibatkan rendahnya penggunaan alat transportasi yang tidak menggunakan mesin seperti sepeda, becak, dan lain-lain. Penggunaan kendaraan bermotor roda dua maupun roda empat menjadi alternatif pilihan dalam melakukan kegiatan. Tingginya penggunaan kendaraan bermotor dibandingkan dengan kendaraan tidak bermesin tentu mempengaruhi lahan parkir.

4.2.4 Luas Wilayah

Berdasarkan data Badan Pusat Statistik Kota Malang, Kota Malang memiliki luas wilayah 110,06 km² yang terbagi menjadi 5 kecamatan, dan 57 kelurahan. Lima kecamatan tersebut terdiri dari : ⁴

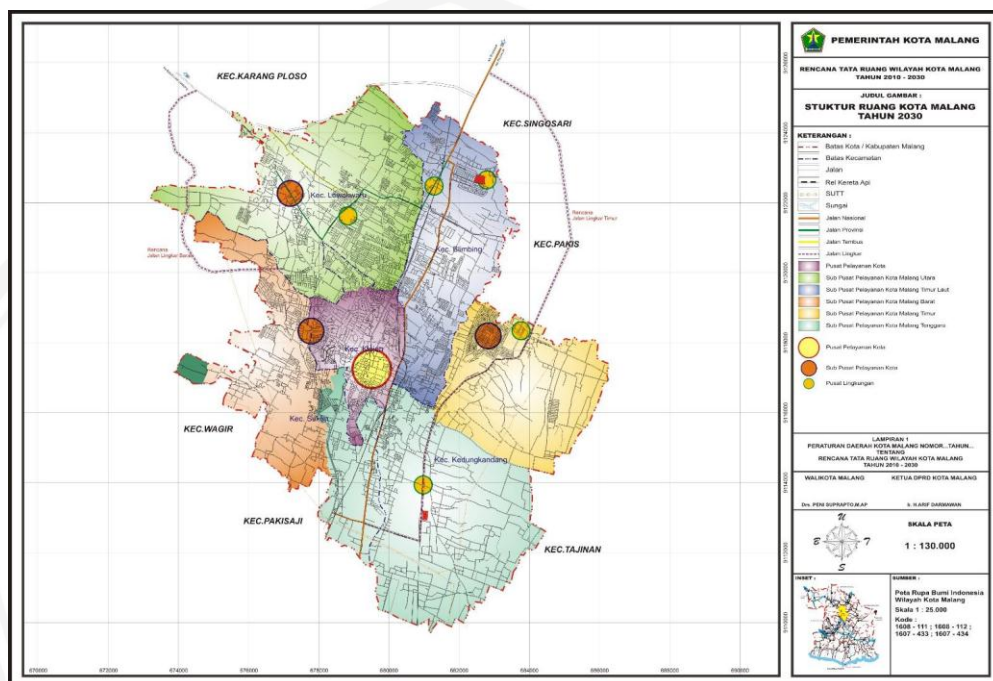
1. Kecamatan Kedungkandang memiliki luas wilayah 39,89 km², dan memiliki 12 kelurahan.
2. Kecamatan Sukun memiliki luas wilayah 20,87 km², dan memiliki 11 kelurahan.
3. Kecamatan Klojen memiliki luas wilayah 8,83 km², dan memiliki 11 kelurahan.
4. Kecamatan Blimbing memiliki luas wilayah 17,77 km², dan memiliki 11 kelurahan.
5. Kecamatan Lowokwaru memiliki luas wilayah 22,60 km², dan memiliki 12 kelurahan.

Pembagian wilayah yang terbagi menjadi lima kecamatan memiliki perbedaan pada tingkat perekonomian. Salah satu wilayah yang mempunyai pertumbuhan perekonomian yang tinggi berada di Kecamatan Lowokwaru. Hal ini dikarenakan pada wilayah tersebut terdapat tempat – tempat yang

⁴ (<https://malangkota.bps.go.id/statictable/2017/06/14/537/luas-kecamatan-km2-dan-persentase-luas-kecamatan-terhadap-luas-kota-2016.html>). diakses pada tanggal 18 April 2018 pukul 22.30

menjadi pusat aktivitas seperti universitas, pasar, mall, dan tempat rekreasi lainnya. Selain itu, Kecamatan Lowokwaru juga dijadikan jalan utama menuju ke Kota Batu. Oleh karena itu sering terjadi kemacetan pada wilayah tersebut baik dikarenakan yang melewati Kota Malang maupun kendaraan yang singgah untuk sementara waktu.

Gambar 4.1 Peta Struktur Ruang Kota Malang Tahun 2030



Sumber : Badan Perencanaan, Penelitian, dan Pengembangan (Barenlitbang) Kota Malang

4.2.5 Gambaran Umum Demografis

Berdasarkan Laporan Pertambahan Penduduk Bulan Desember 2017 Dinas Kependudukan dan Pencatatan Sipil Kota Malang jumlah penduduk Kota Malang sebesar 904.165 jiwa yang terdiri dari 451.337 jiwa penduduk laki-laki, dan penduduk perempuan sebesar 452.828 jiwa. Kepadatan penduduk kurang lebih 8.135 jiwa per kilometer persegi. Tersebar di 5 kecamatan (Blimbing = 198.428 jiwa, Klojen = 110.073 jiwa,

Kedungkandang = 212.459 jiwa, Sukun = 209.053 jiwa, dan Lowokwaru = 174.152 jiwa). Kota Malang memiliki 285.534 Kepala Keluarga (KK).⁵

Tabel 4.1 Jumlah Kepala Keluarga (KK) per-kecamatan

No	Kecamatan	Jumlah Kepala Keluarga (KK)
1	Blimbing	62.638
2	Klojen	36.396
3	Kedung Kandang	65.582
4	Sukun	65.999
5	Lowokwaru	54.919
Jumlah		285.534

Sumber: Kependudukan dan Pencatatan Sipil Kota Malang

Jumlah penduduk di Kota Malang mengalami pertambahan sebesar 8.243 jiwa, hal ini dapat dilihat dari Laporan Pertambahan Penduduk pada bulan Januari 2017 sebesar 895.922 mengalami pertambahan pada bulan Desember 2017 menjadi 904.165 jiwa.⁶ Hal ini dapat mempengaruhi pertambahan jumlah kendaraan bermotor baik roda dua maupun roda empat di Kota Malang. Dengan jumlah kendaraan yang bertambah maka kebutuhan akan lahan parkir pun semakin meningkat.

⁵ (<http://dispendukcapil.malangkota.go.id/2018/01/lampid-2017/12/>). diakses pada tanggal 18 April 2018 pukul 22.30 WIB

⁶ *Ibid*

4.3 Sejarah Singkat Dinas Perhubungan Kota Malang

Pada mulanya Dinas Perhubungan Kota Malang tidak berdiri sendiri, ia tergabung dalam lembaga Dinas Lalu Angkutan Jalan (LLAJ) dan Dinas Terminal tingkat propinsi. Seiring berjalannya waktu dengan penetapan otonomi daerah pada tahun 2000, Dinas Perhubungan Kota Malang mulai berdiri sendiri. Kantor Dinas Perhubungan Kota Malang terletak di Jalan Raden Intan No. 1 Malang. Letak yang sangat strategis karena dekat dengan terminal Arjosari sekaligus dapat melaksanakan fungsi pengaturan, pengendalian dan pengawasan langsung terhadap operasional transportasi yang terpusat pada terminal tersebut. Oleh karena itu Terminal Arjosari bisa dikatakan sebagai pintu gerbang dan cermin wajah Kota Malang, karena masyarakat yang masuk Kota Malang dan menggunakan transportasi darat pasti awalnya akan melihat terlebih dahulu lingkungan terminal Arjosari tersebut sebelum melihat keseluruhan Kota Malang lainnya.⁷

4.3.1 Tugas dan Fungsi Dinas Perhubungan Kota Malang

Adapun yang menjadi tugas dan fungsi Dinas Perhubungan Kota Malang yang didasarkan atas surat Keputusan Walikota Malang Nomor: 55 Tahun 2012 tentang Uraian tugas Pokok dan Fungsi Dinas Perhubungan Kota Malang, yaitu :⁸

1. Perumusan dan pelaksanaan kebijakan teknis di bidang perhubungan.
2. Penyusunan dan pelaksanaan Rencana Strategis dan Rencana Kerja di bidang perhubungan.
3. Penyusunan dan penetapan rencana teknis jaringan transportasi.
4. Pengembangan manajemen dan rekayasa lalu lintas.
5. Pengoperasian dan pemeliharaan terminal.
6. Pemantauan dan pengawasan transportasi jalan dan ke bandara udara.
7. Pelaksanaan pengendalian dan ketertiban lalu lintas.
8. Pengembangan dan pengelolaan perparkiran.

⁷ Profil Dinas Perhubungan Kota Malang 2016

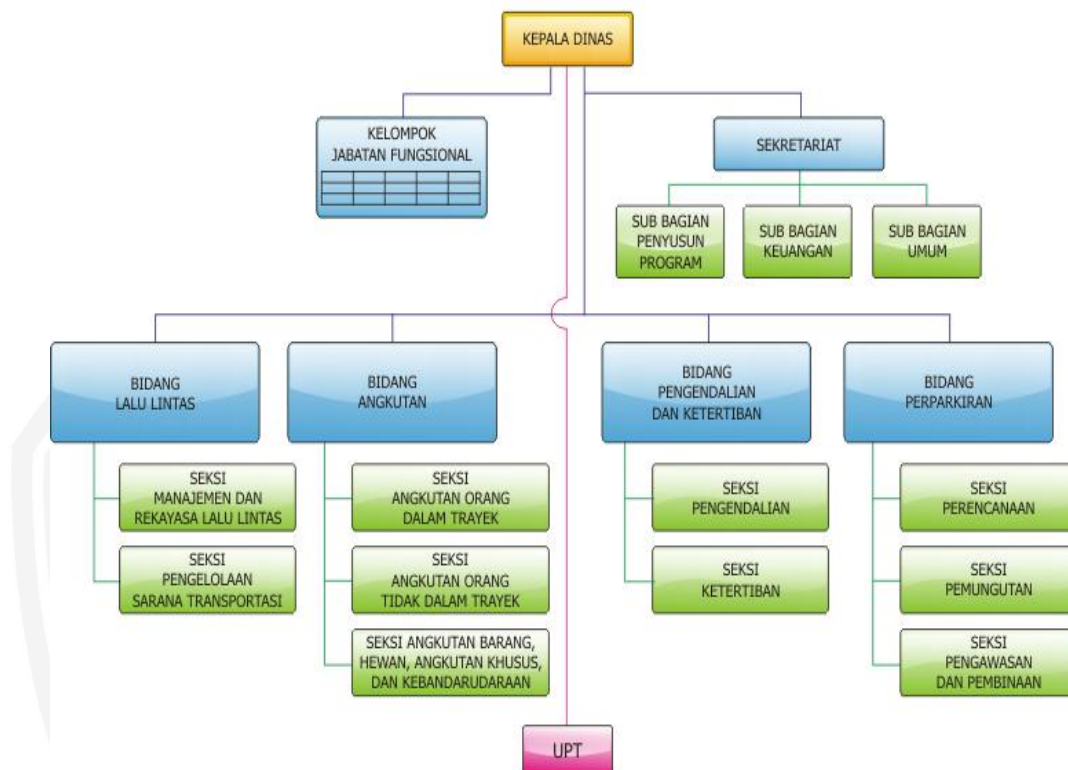
⁸ *Ibid*

9. Pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor.
10. Pemberian pertimbangan teknis perijinan di bidang perhubungan.
11. Pemberian dan pencabutan perijinan di bidang perhubungan.
12. Pelaksanaan kegiatan di bidang pemungutan retribusi.
13. Penetapan jaringan transportasi jalan.
14. Penyelenggaraan penempatan dan pemeliharaan rambu-rambu dan tanda-tanda lalu lintas.
15. Pemberian pertimbangan teknis perijinan dan pengawasan usaha di bidang perhubungan yang meliputi jasa angkutan, pos dan telekomunikasi.
16. Pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di bidang perhubungan.
17. Pemberdayaan dan peningkatan kinerja Unit Pelaksana Teknis (UPT).
18. Pengelolaan administrasi umum meliputi penyusunan program, ketatalaksanaan, ketatausahaan, keuangan, kepegawaian, rumah tangga, perlengkapan, kehumasan dan perpustakaan serta kearsipan.
19. Evaluasi dan pelaporan pelaksanaan tugas dan fungsi.
20. Pelaksanaan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Kepala Daerah sesuai dengan tugas dan fungsinya.
21. Pelaksanaan tugas lain yang diberikan oleh Walikota sesuai dengan tugas dan fungsinya.

4.3.2 Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Malang

Gambar 4.2

Bagan Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Malang



Sumber: Dinas Perhubungan Kota Malang

Fokus penelitian ini berada pada kajian dibidang perparkiran dengan melakukan wawancara, dan analisis data mengenai pengelolaan parkir Kota Malang. Pada bidang perparkiran terbagi menjadi 3 seksi yaitu seksi perencanaan, seksi pemungutan, serta seksi pengawasan dan pembinaan. Saat ini bidang perparkiran dikepalai oleh Bpk. Drs. Moch Syamsul Arifin yang memiliki tugas untuk melaksanakan pengelolaan dan penyelenggaraan perparkiran di tepi jalan umum dan tempat khusus parkir termasuk wilayah pasar daerah. Fungsi bidang ini adalah merumuskan dan melaksanakan kebijakan teknis bidang perparkiran dengan melakukan hal-hal seperti perumusan, pengolahan data, penyusunan rencana, pelaksanaan program,

pengkajian pengembangan, penataan, pemetaan lokasi, dan penentuan lokasi parkir di tepi jalan umum dan tempat khusus parkir termasuk areal parkir di lingkungan pasar. Selain itu, pengelolaan fasilitas parkir, pemungutan retribusi parkir, pemrosesan pertimbangan teknis perizinan pengelolaan parkir, pengawasan, pembinaan, dan penertiban pemungutan retribusi termasuk dari fungsi bidang perparkiran. Dalam pertanggungjawaban tugas bidang perparkiran, bidang ini juga memiliki kewajiban untuk melaksanakan Dokumen Pelaksanaan Anggaran (DPA) Dokumen Perubahan Pelaksanaan Anggaran (DPAA), Standar Pelayanan Publik (SPP), Standar Operasional dan Prosedur (SOP), Sistem Pengendalian Intern (SPI), Standar Pelayanan Minimal (SPM), pengevaluasian, dan pelaporan tugas pokok dan fungsi serta pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Kepala Dinas sesuai dengan tugas pokoknya.

Seksi pemungutan saat ini dikepalai oleh Bpk. Drs. Herbert Irianto Simomara, MM yang memiliki tugas untuk melaksanakan pemungutan retribusi parkir di tepi jalan umum dan tempat khusus parkir termasuk areal parkir di lingkungan pasar daerah. Fungsi seksi ini adalah melakukan penyiapan bahan perumusan, penyiapan penyusunan rencana teknis, dan melaksanakan kebijakan teknis pemungutan retribusi parkir di tepi jalan umum dan tempat khusus parkir termasuk areal parkir di lingkungan pasar daerah. Selain itu, pengelolaan fasilitas parkir, melaksanakan pengadministrasian/pembukuan hasil pemungutan retribusi parkir, pelaksanaan DPA, DPAA, SPP, SOP, SPI, SPM, pengevaluasian dan pelaporan pelaksanaan tupoksi serta pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Kepala Bidang sesuai dengan tupoksi juga menjadi fungsi dan kewajiban seksi pemungutan.

Seksi perencanaan saat ini dikepalai oleh Bapak Hary Dwi Yuniarto, S.Psi yang memiliki tugas untuk melaksanakan pendataan, perencanaan pengembangan, penataan, dan pengelolaan perparkiran. Fungsi seksi ini adalah melakukan penyiapan bahan perumusan kebijakan teknis, penyusunan rencana teknis penyelenggaraan, penyiapan bahan penyusunan perencanaan

program, pendataan potensi parkir, penyiapan bahan pelaksanaan kajian pengembangan, penataan, dan pelaksanaan perparkiran, penyiapan bahan pelaksanaan pemetaan lokasi parkir, bahan rancang bangun fasilitas parkir serta bahan penentuan lokasi fasilitas parkir di tepi jalan umum dan tempat khusus parkir termasuk areal parkir di lingkungan pasar daerah. Selain itu, perencanaan penentuan lokasi fasilitas parkir pada acara-acara yang diselenggarakan Pemerintah Daerah atau masyarakat, pelaksanaan DPA, DPPA, SPP, SOP, SPI, SPM, pengevaluasian dan pelaporan pelaksanaan tupoksi serta pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Kepala Bidang sesuai dengan tupoksi juga merupakan fungsi dan kewajiban seksi perencanaan.

Seksi pengawasan dan pembinaan saat ini dikepalai oleh Bpk. Tigor Nainggolan, S.IP, MM. yang memiliki tugas untuk melaksanakan pengawasan dan pembinaan penyelenggaraan perparkiran di tepi jalan umum dan tempat khusus parkir termasuk areal parkir di lingkungan pasar daerah. Fungsi seksi ini adalah melakukan penyiapan bahan perumusan dan pelaksanaan kebijakan teknis, bahan penyusunan perencanaan dan pelaksanaan program, penyusunan rencana teknis kegiatan pengawasan pembinaan perparkiran serta penertiban pemungutan retribusi parkir di tepi jalan umum dan tempat khusus parkir termasuk areal parkir di lingkungan pasar daerah. Selain itu, pelaksanaan DPA, DPPA, SPP, SOP, SPI, SPM, pengevaluasian dan pelaporan pelaksanaan tupoksi serta pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Kepala Bidang sesuai dengan tupoksi merupakan fungsi dan kewajiban dari seksi pengawasan dan pembinaan.

4.3.3 Visi dan Misi Dinas Perhubungan Kota Malang

Adapun yang menjadi visi dan misi Dinas Perhubungan Kota Malang adalah sebagai berikut :

- Visi : Terwujudnya transportasi yang handal dan terintegrasi
- Misi: Meningkatkan kualitas sistem transportasi aman, tertib, dan nyaman

BAB V

HASIL DAN PEMBAHASAN

5.1 Implementasi Kebijakan Parkir Kota Malang Pasca Petisi

Pemerintah Kota Malang sudah menanggapi masalah perparkiran yang sedang ramai dibicarakan di media online tersebut. Dengan tegas Pemerintah Kota Malang akan membuat langkah berupa penertiban dan pembinaan secara terus-menerus. Walikota Malang menegaskan jika pihaknya sangat serius menangani masalah perparkiran yang semrawut. Beliau juga sempat meminta pada jukir resmi agar memberantas jukir - jukir nakal. Upaya itu dilakukan untuk membantu pemerintah dalam upaya menutup kebocoran Pendapatan Asli Daerah (PAD) dari retribusi parkir, disamping merugikan masyarakat.

Tanggapan seperti itu ditindaklanjuti oleh Walikota Malang dengan mengadakan pertemuan rapat koordinasi terbatas yang dilakukan pada hari Rabu tanggal 14 September 2016. Dan dihadiri oleh beberapa *stakeholder* yang mempunyai wewenang untuk membenahi masalah perparkiran di Kota Malang. Di dalam rapat tersebut, Walikota Malang menekankan dan menginstruksikan agar :¹

1. Lakukan operasi gabungan penertiban parkir dari unsur Dishub, Satpol PP, Polres Malang Kota dan TNI mulai Kamis 15-9-2016.
2. Lakukan langkah tegas penindakan kepada ‘jukir liar’ atau pun jukir yang menyalahi aturan.
3. Sasaran operasi mencakup atas lahan/lokasi parkir, atribut dan alat kelengkapan parkir serta karcis yang dipergunakan.
4. Data dan sweeping lokasi-lokasi yang tidak diperuntukkan parkir (lokasi bebas parkir/seperti tempat ATM, dan lain-lain) namun tetap digunakan untuk parkir berbayar.

¹ (<http://malangkota.go.id/2016/09/15/jukir-siluman-harus-ditindak-tegas/>). diakses pada tanggal 1 Desember 2016 pukul 10.00 WIB

5. Tanggung jawab terhadap malapraktik jukir harus juga dipertanyakan kepada para koordinator jukir.
6. Kepada masyarakat yang dirugikan, diimbau dan jangan segan untuk melaporkan disertai informasi yg lengkap tentang lokasi, waktu kejadian. Bila dimungkinkan foto jukir dan tanda bukti lainnya dan atau menginformasikan melalui SMS Aduan Kota Malang di hotline 081333471111.
7. Langkah operasi harus dilakukan secara berkelanjutan.
8. Ekspose setiap penindakan pelanggaran yang dilakukan.

5.2 Analisis Implementasi Kebijakan Parkir Dengan Pendekatan Teori Edward III

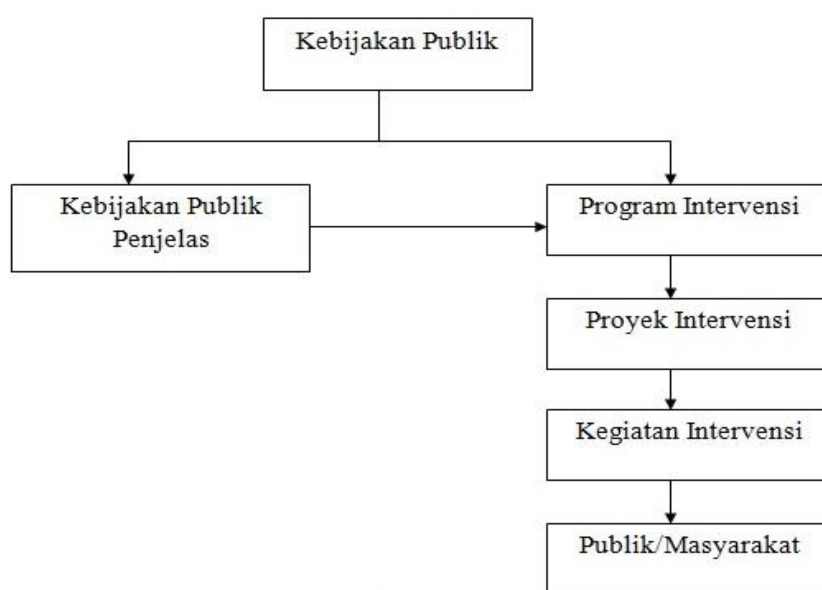
Penelitian ini akan melihat sejauh mana implementasi kebijakan perparkiran telah dilakukan di tingkat organisasi dan di lapangan. Dalam penelitian ini mengambil pendekatan model implementasi yang dikemukakan oleh Edward III yakni menekankan pada :

1. Komunikasi, berkenaan dengan bagaimana kebijakan dikomunikasikan pada organisasi dan publik. Data yang dicari disini adalah data bagaimana kebijakan disalurkan dengan informasi yang jelas, akurat dan konsisten kepada objek kebijakan (Dinas Perhubungan) dan juga bagaimana kebijakan tersebut tersalurkan dengan pada pelaku di lapangan seperti kepada koordinator parkir.
2. *Resources*, berkenaan dengan ketersediaan sumber daya pendukung, khususnya sumber daya manusia. Data yang dicari disini adalah yang berkenaan dengan kecakapan pelaksanaan kebijakan publik untuk melaksanakan secara efektif dan juga jumlah sumber daya manusia yang terlibat dalam pelaksanaan kebijakan.
3. Kesiediaan para implementor, komitmen yang tinggi untuk melaksanakan kebijakan. Data yang dicari disini adalah bagaimana sikap dan komitmen para pelaksana terhadap aturan atau kebijakan yang sudah dibuat.

4. Struktur Birokrasi/ organisasi yang menjadi penyelenggara Implementasi. Data yang dicari disini adalah bagaimana penyesuaian prosedur kerja dalam pelaksana kebijakan jika dilihat dari struktur organisasi yang telah ada.

5.2.1 Komunikasi yang berkaitan dengan bagaimana kebijakan dikomunikasikan

Gambar 5.1 Rangkaian implementasi kebijakan



Sumber : Riant Nugroho (2009:495)

Komunikasi dalam pengertiannya pelaksanaan Implementasi Kebijakan perpajakan, merupakan bentuk transformasi kebijakan dari seorang atasan kepada bawahan dalam konteks pelaksanaan kegiatan Pemerintah Kota Malang yakni pelaksanaan kebijakan parkir pasca petisi. Menurut Edward III terdapat tiga hal penting dalam proses komunikasi kebijakan yakni transmisi, konsistensi, dan kejelasan, menurutnya syarat pertama bagi implementasi kebijakan yang efektif adalah bahwa mereka yang melaksanakan keputusan harus mengetahui apa yang harus dilakukan,

keputusan dan kebijakan pemerintah harus diteruskan pada personil yang tepat sebelum keputusan itu dapat diikuti, tentu saja komunikasi-komunikasi harus akurat dan dimengerti dengan cermat oleh para pelaksana. Jika kebijakan ingin diimplementasikan, maka petunjuk pelaksana tidak hanya harus dipahami, melainkan petunjuk-petunjuk tersebut harus jelas.²

Walikota Malang sebagai kepala Pemerintahan, mempunyai wewenang dalam Pembentukan kebijakan atau Peraturan Daerah dan mempunyai kekuasaan untuk menetapkan peraturan yang ada. Tentunya dalam proses perumusan Kebijakan Peraturan Daerah, Walikota melakukan kordinasi dan komunikasi dengan beberapa unsur yang ada, seperti Dewan Perwakilan Rakyat Daerah (DPRD) Kota Malang, dimana rancangan peraturan daerah harus mendapat persetujuan dari DPRD sebagai lembaga Legislatif.

Kebijakan perparkiran yang akan dilaksanakan juga dikonsultasikan pada Dinas Perhubungan Kota Malang sebagai pelaku atau pelaksana kebijakan. Akan tetapi Dinas Perhubungan memiliki bawahan lagi untuk melaksanakan kegiatan di lapangan yakni koordinator parkir. Koordinator parkir inilah yang membantu Dinas Perhubungan untuk melancarkan segala kebijakan yang diperintahkan oleh Walikota Malang khususnya pada penggalian potensi PAD di sektor retribusi parkir.

Sejalan dengan diatas, peneliti melakukan wawancara dengan Bapak Nanang selaku koordinator parkir di daerah Matos yang mengatakan :

“Hubungan koordinator dengan Dishub baik-baik saja mas, sejauh ini retribusi yang ditargetkan masih bisa dipenuhi setiap tahunnya” (hasil wawancara pada hari Rabu, 14 Maret 2018)

Dari hasil wawancara tersebut, dapat dilihat bahwa untuk mewujudkan tercapainya tujuan program dari sebuah kegiatan pemerintahan, dibutuhkan koordinasi dan komunikasi secara intensif dari utusan yang paling tinggi yaitu Walikota kepada pelaksana kegiatan di lapangan atau koordinator

² Budi Winarno (2008). *Kebijakan Publik Teori dan Proses*. Jakarta : PT. Buku Kita. hlm. 175.

jukir. Jika dihubungkan dengan sikap dan tanggap dari pihak yang terlibat, pelaksanaan kegiatan dari sebuah organisasi dibutuhkan sikap dan partisipasi serta kepedulian organisasi dalam menghadapi suatu permasalahan.

Dinas Perhubungan Kota Malang yang menangani kegiatan khususnya dibidang kendaraan, melaksanakan kegiatan pengaturan kendaraan serta pemungutan retribusi. Dimana retribusi parkir dikelola khusus oleh unit organisasi dari Dinas Perhubungan yakni di bidang perparkiran seksi pemungutan.

Senada dengan hal di atas, peneliti mewawancarai Bapak Hary Dwi Yudianto, S.Psi selaku pegawai Dinas Perhubungan dibidang perparkiran seksi pendataan yang mengatakan bahwa :

“Dalam melakukan aktivitas lalu lintas dan parkir, Dinas Perhubungan Kota Malang membantu pihak kepolisian lalu lintas untuk mengatur dan mengurangi kemacetan di jalan raya khususnya di titik-titik jalan yang rawan macet setiap paginya. Dan juga berkoordinasi dengan UPT parkir untuk menempatkan petugas parkir di jalan yang dianggap rawan macet.”
(hasil wawancara pada hari Selasa, 6 Maret 2018)

Pernyataan tersebut memperlihatkan bahwa sikap dan tanggap Dinas Perhubungan dalam melakukan upaya mengurangi kemacetan telah cukup baik, dimana setiap harinya diadakan piket bagi pegawai Dinas Perhubungan untuk membantu polisi lalu lintas menganani kemacetan di jalan raya.

Dinas Perhubungan Kota Malang juga melakukan kegiatan penertiban pemungutan retribusi, dengan selalu mengadakan evaluasi dan penertiban juru parkir di lapangan secara rutin, selain untuk mengawasi langsung di lapangan juga untuk menertibkan kegiatan parkir liar yang ada di seluruh wilayah Pemerintahan Kota Malang. Hal ini dilakukan dengan tujuan agar meningkatkan keamanan dan kenyamanan masyarakat serta untuk

memenuhi kebutuhan PAD khususnya pada sektor retribusi parkir. Petugas selain melakukan pengawasan langsung pelaksanaan operasional dan teknis, juga mengevaluasi laporan dari masyarakat. Apabila ditemukan laporan mengenai pelanggaran yang terjadi pada petugas parkir atau area parkir, maka Dinas Perhubungan akan mengirimkan petugasnya ke tempat yang dilaporkan terjadi pelanggaran. Kemudian petugas melakukan pemeriksaan kebenaran laporan tersebut, apabila benar terjadi pelanggaran maka petugas parkir yang berada atau bertugas dalam areal tersebut akan diberi sanksi berupa peringatan. Dan apabila pelanggaran dilakukan berulang kali dan menyebabkan kerugian yang cukup besar maka petugas parkir yang bersangkutan dapat dikenai sanksi berupa pencabutan surat izin. Kegiatan pengawasan ini dibantu dengan adanya petugas Dinas Perhubungan dibidang perparkiran seksi pemungutan yang melakukan pungutan setiap hari sekaligus membantu melakukan pengawasan terhadap pengelolaan parkir.

Seperti yang dikemukakan oleh Bapak Hary Dwi Yunianto, S.Psi (Bidang Perpustakaan seksi pendataan Dinas Perhubungan Kota Malang) :

“Setiap hari kami melakukan sidak ke lapangan pada jam yang acak guna menertibkan kegiatan parkir liar. Dimana kegiatan ini memberikan rasa aman dan nyaman bagi konsumen atau masyarakat pengguna parkir. Jika kami sudah mendapatkan juru parkir liar, kami akan coba bina dan kami ajak untuk menjadi juru parkir yang resmi. Kalau dia tetap keras dan tidak mau dibina kami akan lanjutkan ke langkah represif yaitu penindakan ke ranah hukum. Tidak hanya yang liar, juru parkir yang sudah resmi pun jika melakukan pelanggaran, kami akan berikan sanksi” (hasil wawancara pada hari Selasa, 6 Maret 2018)

Dari hasil wawancara tersebut dapat diketahui bahwa Dinas Perhubungan Kota Malang bertanggung jawab terhadap pembinaan di masyarakat, khususnya dalam menempatkan juru parkir yang resmi. Sikap dan tanggap

dari Dinas Perhubungan terhadap perkembangan lingkungan sosial yang ada di wilayah pemerintahan Kota Malang dapat menciptakan tertibnya juru parkir dan suasana yang aman, nyaman, dan kondusif bagi seluruh masyarakat Kota Malang yang memarkir kendaraannya di ruas-ruas jalan atau di tepi jalan umum.

Dari beberapa aspek komunikasi yang ada, untuk menerapkan suatu kebijakan yang efektif bisa dikatakan Dinas Perhubungan Kota Malang masih belum optimal dimana proses transformasi kebijakan ke implementasi belum berjalan maksimal, terbukti masih banyaknya masyarakat yang protes akan kinerja juru parkir di lapangan, selain itu ketidaksiapan petugas dalam hal kaitannya dengan tenaga sedikit yang dimiliki oleh Dinas Perhubungan Kota Malang, masih sederhananya struktur birokrasi yang dimiliki Dinas Perhubungan Kota Malang.

5.2.2 *Resources*, berkaitan dengan sumber daya pendukung dan sumber daya manusia

Pemerintah Kota Malang untuk memenuhi target Pendapatan Asli Daerah (PAD) khususnya dalam sektor retribusi parkir, menunjuk dan membentuk organisasi perparkiran yakni Dinas Perhubungan di bidang perparkiran. Dimana mempunyai beberapa kegiatan diantaranya perhimpunan objek parkir, penagihan retribusi, pengawasan dan monitoring memerlukan keterampilan serta pendidikan dan pelatihan yang cukup.

Menurut Nawawi (2000:97) penataan sumber daya manusia atau aparatur dilaksanakan dengan memperhatikan :³

1. Tingkat kemampuan kerja (kompetensi) dalam melaksanakan pekerjaan baik yang diperoleh dari hasil pendidikan dan pelatihan maupun yang bersumber dari pengalaman kerja.
2. Tingkat kemampuan eksekutif dalam memberikan motivasi kerja, agar pekerja sebagai individu bekerja dengan usaha maksimum, yang

³ Hadari Nawawi (2000). *Manajemen Sumber Daya Manusia Untuk Bisnis yang Kompetitif*. Yogyakarta: Gajah Mada University Press, hlm. 97.

memungkinkan tercapainya hasil sesuai dengan keinginan dan kebutuhan masyarakat.

Dari beberapa poin di atas, Dinas Perhubungan Kota Malang terlihat masih kurangnya kualitas Sumber Daya Manusia yang cukup siap untuk menunjang berbagai kegiatan perparkiran yang semakin kompleks dari tahun ke tahunnya. Hal ini dapat dilihat dari tingkat pendidikan yang ada di Dinas Perhubungan tersebut.

Tabel 5.1 SDM Dinas Perhubungan Kota Malang Berdasarkan Latar Belakang Pendidikan Umum

NO	PENDIDIKAN UMUM	JUMLAH	KETERANGAN
1	Pasca Sarjana (S-2)	13	1 Eselon II, 4 Eselon III, 5 Eselon IV
2	Sarjana (S-1)	29	2 Eselon III, 2 Eselon IV, 30
3	Diploma III	5	Staf
4	SMA	153	Staf
5	SMP	43	Staf
6	SD	36	Staf
JUMLAH		278	

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Malang 2014

Terlihat pada tabel di atas bahwa Dinas Perhubungan Kota Malang memiliki tingkat pendidikan sarjana sebanyak 42 orang, SMA sebanyak 153 orang, SMP sebanyak 43 orang, dan SD 36 orang. Dari kondisi tersebut dapat dipahami bahwa tingkat pendidikan mempengaruhi wawasan, pengetahuan serta intuisi dalam menyelesaikan permasalahan di kantor maupun di lapangan. Pengelolaan kegiatan perparkiran yang melibatkan masyarakat banyak sebagai wajib retribusi menuntut untuk tindakan yang lebih cerdas dan efektif dalam upaya menyelenggarakan pelayanan kepada masyarakat agar lebih baik lagi.

Dibutuhkan juga pembinaan terhadap petugas parkir agar dapat memberikan wawasan dalam menunjang pelaksanaan tugasnya di lapangan dan juga dapat memberikan pengertian akan pentingnya peranan pelayanan, pengelolaan, dan penataan parkir dalam ikut mendukung tingkat kenyamanan masyarakat, keamanan lingkungan, dan keselamatan pengguna lalu lintas jalan. Seperti apa yang dikemukakan oleh Bapak Hary Dwi Yunianto, S.Psi (Bidang Perparkiran seksi pendataan Dinas Perhubungan Kota Malang) :

“Selama 3 bulan sekali kami melakukan pembinaan petugas parkir dengan konsep seminar yang selalu dipimpin sendiri oleh Bapak Walikota, kegiatan ini bertujuan untuk memberikan wawasan yang baik dan benar kepada petugas parkir” (hasil wawancara pada hari Selasa, 6 Maret 2018)

Dari wawancara tersebut dapat disimpulkan bahwa kegiatan pembinaan petugas parkir sudah dilaksanakan dengan baik oleh Dinas Perhubungan Kota Malang. Hal ini sangat berpengaruh terhadap pengetahuan dan kecakapan para juru parkir di lapangan.

Salah satu sumber daya pendukung untuk memperlancar kegiatan perparkiran ini adalah dengan adanya karcis sebagai alat bukti setoran retribusi juru parkir kepada petugas Dinas Perhubungan. Akan tetapi di Kota Malang, karcis yang tersebar di setiap juru parkir ternyata bukan satu-satunya acuan nominal pungutan retribusi yang masuk sebagai Pendapatan Asli Daerah (PAD) kepada Dinas Perhubungan. Selama ini Dinas Perhubungan Kota Malang mengombinasikan sistem target dan karcis. Target yang dimaksud bergantung pada situasi dan kondisi keadaan sepi atau ramainya areal parkir tersebut. Target itulah yang wajib disetorkan kepada Dinas Perhubungan, tanpa melihat jumlah karcis yang tersebar kepada pengguna jasa parkir. Oleh karena itu, fungsi karcis bukan sebagai alat bukti setoran retribusi dari juru parkir kepada Dinas Perhubungan. Jika dalam sehari pengguna jasa parkir dan karcis yang tersebar lebih dari target yang sudah ditetapkan oleh Dinas Perhubungan, penyetoran retribusi juga tetap tidak berubah. Hal ini juga bisa menguntungkan para juru parkir,

kalau pada hari itu mereka mendapatkan lebih dari setoran retribusi yang ditetapkan Dinas Perhubungan. Akan tetapi bukan berarti karcis sudah tidak memiliki fungsi lagi, karcis tetap memiliki fungsi sebagai alat bukti parkir dan pengendali tarif. Agar masyarakat bisa langsung lapor jika ada juru parkir yang menaikan tarif tidak sesuai aturan dan Dinas Perhubungan bisa langsung melaksanakan penertiban. Seperti yang telah diungkapkan oleh Bapak Hary Dwi Yunianto, S.Psi (Bidang Perparkiran seksi pendataan Dinas Perhubungan Kota Malang) :

“Karcis untuk juru parkir itu relatif tergantung kondisi. Ibarat rel kereta api, karcis dan target tidak akan bisa ketemu. Oleh karena itu kami memakai sistem konvensional. Sistem setoran ini bertujuan mengurangi kegiatan curang atau nakal para jukir yang tidak mau memberikan karcis. Jadi target retribusi ke juru parkir bisa berbeda-beda sesuai dengan intensitas dan potensi kendaraan yang sering parkir” (hasil wawancara pada hari Selasa, 6 Maret 2018)

Tidak hanya itu, Bapak Nanang selaku petugas koordinator parkir yang peneliti wawancarai juga mengatakan hal yang sama :

“Karcis itu gak wajib mas, yang wajib itu tanggung jawab kami selaku penjaga kendaraan agar tidak hilang. Kalaupun hilang kami berani ganti apa yang sudah kami pertanggung jawabkan, karena itu suatu bentuk pelayanan yang terbaik bagi masyarakat pengguna jasa parkir” (hasil wawancara pada hari Rabu, 14 Maret 2018)

Inti dari wawancara di atas adalah sistem karcis masih tetap dijalankan, namun disetiap titik-titik lokasi perparkiran Dinas Perhubungan memberikan target kepada juru parkir. Target yang diberikan juga tidak sembarang patok, melainkan pihak Dinas Perhubungan melihat potensi di titik-titik parkir tersebut dengan melakukan survei. Dengan angka rata-rata yang diambil, kemudian diklarifikasikan kepada juru parkir tersebut dan ditetapkan lah targetnya. Oleh karena itu, target yang diterapkan juga bervariasi di setiap titik parkir. Tergantung dari tingkat kesibukan atau jumlah kendaraan yang keluar masuk untuk parkir. Sistem

seperti ini bertujuan agar mengurangi kegiatan nakal juru parkir yang tidak memberikan karcis kepada pengguna jasa parkir dan untuk mencapai target Pendapatan Asli Daerah (PAD). Menurut penilaian dan pengkajian peneliti sistem tersebut sangat efektif dan tidak merugikan kedua belah pihak.

Dari beberapa hal di atas dapat dikatakan bahwa, *Resources* (yakni berkaitan dengan sumber daya pendukung dan sumber daya manusia) tampaknya sudah cukup baik, namun ada beberapa hal yang masih perlu diperbaiki, seperti tugas dan fungsi petugas Dinas Perhubungan tidak sesuai dengan basis pendidikan yang ada, sehingga hal ini mempengaruhi proses kegiatan perparkiran yang ada.

5.2.3 Kesiadaan Para Implementor untuk berkomitmen tinggi dalam melaksanakan kebijakan

Tingkat keberhasilan pelaksanaan implementasi kebijakan parkir pasca petisi Kota Malang, tidak terlepas dari komitmen yang tinggi dari seluruh personil organisasi yang ada, yang bertujuan untuk melaksanakan berbagai kegiatan khususnya berkaitan dengan pemungutan retribusi.

Dalam melaksanakan kebijakan pemerintah, para juru parkir dan pengelola wilayah parkir dalam mengatur arus parkir telah cukup baik dan menjalankan kinerja sesuai dengan arahan pimpinan. Hal seperti ini sama dengan apa yang ungkapkan oleh Bapak Nanang selaku koordinator parkir di daerah Matos Malang :

“Semua anak buah saya yang mengatur parkir disini orangnya baik-baik mas, jadi jangan anggap mereka tukang parkir itu semuanya preman. Mereka bisa diajak ngobrol seperti orang-orang biasa lainnya. Saya bisa jamin parkir di sini aman mas, kalau ada yang hilang kami pasti ganti, kecuali helm ya.. soalnya helm sudah ada tempat penitipannya. Jadi kalau helm gak dititipkan kemudian hilang, kami tidak ikut tanggung jawab untuk itu, soalnya disini kami ditugaskan buat jaga kendaraan bukan jaga helm” (hasil wawancara pada hari Rabu, 14 Maret 2018)

Dari pernyataan tersebut, komitmen dan keinginan para petugas di lapangan sudah cukup baik untuk menjaga dan mengatur arus parkir di lapangan. Hal ini memang diinstruksikan dan diterapkan oleh koordinator parkir pada masing-masing wilayah parkir. Tetapi untuk masalah pendistribusian dan transparansi hasil retribusi belum berjalan secara efektif. Komitmen dalam menjalankan tugas perparkiran ini juga diungkapkan oleh Bapak Hary Dwi Yunianto, S.Psi (Bidang Perparkiran seksi pendataan Dinas Perhubungan Kota Malang) :

“Kami dari petugas Dishub sudah seringkali menekankan kepada seluruh koordinator parkir untuk terus memantau dan menginstruksikan para juru parkir agar tetap memelihara kenyamanan dan keamanan pada masyarakat yang memarkir kendaraannya. Karena jika terjadi kehilangan, ada sanksi tersendiri bagi juru parkir dan koordinator parkir.” (hasil wawancara pada hari Selasa, 6 Maret 2018)

Kejelasan aturan dari organisasi dan kepastian hukum sangatlah diperlukan. Hal ini guna menciptakan disiplin kerja bagi seluruh komponen petugas operasional. Dimana fungsi pelayanan yang memberikan kepuasan kepada konsumen haruslah diperhatikan dengan baik oleh Dinas Perhubungan dan Pemerintah Kota Malang.

Berkaitan dengan semangat kerja petugas parkir dan seluruh pegawai Dinas Perhubungan, memiliki semangat dan komitmen yang cukup tinggi dalam bekerja. Akan tetapi unsur pelayanan umum dari Dinas Perhubungan belum memberikan kepastian Hukum apabila terjadi kehilangan kendaraan.

5.2.4 Struktur Organisasi yang menjadi penyelenggara Implementasi

Agar implementasi berjalan efektif, ada pendekatan lain yakni melihat struktur organisasi, yang notabene adalah birokrasi penyelenggara Implementasi. Tidak ada perbedaan struktur organisasi yang telah dibuat oleh Dinas Perhubungan setelah dikeluarkannya kebijakan parkir pasca petisi, struktur organisasi tetap sama sebelum adanya kebijakan parkir pasca petisi. Seperti yang telah diungkapkan oleh Bapak Hary Dwi

Yunianto, S.Psi (Bidang Perparkiran seksi pendataan Dinas Perhubungan Kota Malang) :

“Kebijakan semacam ini sudah kami lakukan sebelum adanya kebijakan parkir pasca petisi keluar, bedanya hanya program yang kami lakukan lebih rinci dan lebih terkondisikan. Dan juga tidak ada perubahan struktur organisasi dalam Dinas Perhubungan setelah kebijakan parkir pasca petisi keluar.”

Struktur organisasi ini merupakan birokrasi yang menyelenggarakan dan menangani pelaksanaan kegiatan pemerintahan, dimana yang berkaitan dengan penyelenggaraan kebijakan parkir pasca petisi. Dapat digambarkan di bawah ini :

Gambar 5.2 Struktur Organisasi yang menangani Perparkiran



Sumber : Diolah dari penelitian 2018

Dari gambar tersebut, terlihat jelas bahwa Walikota Malang sebagai penanggung jawab tertinggi pelaksanaan kegiatan pemerintahan yang harus dipertanggungjawabkan kepada masyarakat, dalam hal ini kegiatan

implementasi kebijakan parkir pasca petisi. Dan juru parkir mempertanggung jawabkan kinerjanya kepada struktur yang lebih di atasnya. Dan juga kepala bidang perparkiran bertanggung jawab langsung kepada Kepala Dinas Perhubungan Kota Malang.

Dari struktur yang ada, masih dibutuhkan yang namanya reformasi tata kelola parkir. Sebelum mereformasi, Pemerintah Kota Malang juga harus memetakan beberapa hal. Pemetaan dimulai dari potensi parkir, penentuan lokasi atau titik-titik parkir serta kebutuhan parkir. Potensi parkir perlu dipetakan jika ingin mengetahui berapa target Pendapatan Asli Daerah (PAD). Hal ini dibutuhkan sebagai bentuk transparansi pelayanan publik terkait parkir. Dengan tujuan masyarakat bisa mengetahui, apakah daerah A itu lokasi yang berbayar atau gratis. Hal ini dibutuhkan supaya parkir ilegal tidak muncul. Persoalan parkir dan jukir liar atau ilegal itu muncul karena keteledoran Pemerintah Kota Malang yang tidak memiliki ketegasan dan transparansi wilayah parkir.

Dengan sederhananya struktur organisasi tersebut, terlihat kurang tegas jika melihat sebidang fasilitas umum kemudian dikuasai oleh seseorang untuk urusan parkir yakni koordinator parkir. Kemudian orang yang disebut sebagai pemilik lahan parkir ini atau koordinator parkir memiliki pegawai yang disebut juru parkir. Sedangkan tugas dan fungsi koordinator parkir sendiri masih belum jelas dan transparan. Jika tata kelola parkir direformasi, kebocoran parkir bisa diminimalkan bahkan PAD bisa meningkat dari target retribusi parkir.

Cara kerja yang tidak efektif seperti itu dipengaruhi oleh struktur organisasi yang ada dalam tubuh Dinas Perhubungan di bidang perparkiran, dimana struktur organisasi yang sangat sederhana. Serta pertanggung jawaban kinerja haruslah jelas dengan dibentuknya seksi koordinator parkir sebagai suatu jabatan struktural.

5.3 Persoalan yang dihadapi Dinas Perhubungan dalam Implementasi Kebijakan Parkir Kota Malang Pasca Petisi

Setelah peneliti melakukan observasi dan wawancara, maka peneliti akan menjelaskan mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi kinerja Dinas Perhubungan dalam implementasi kebijakan parkir Kota Malang pasca petisi.

Adapun faktor-faktor yang mempengaruhi kinerja Dinas Perhubungan dalam implementasi kebijakan parkir Kota Malang pasca petisi adalah sebagai berikut :

1. Jumlah dan kualitas Sumber Daya Manusia (SDM)
2. Minimnya Dana Operasional untuk Operasi Gabungan

5.3.1 Jumlah dan Kualitas Sumber Daya Manusia

Manusia merupakan sumber daya yang sangat penting bagi jalannya organisasi pemerintah. Tanpa unsur manusia yang pada hakekatnya berfungsi sebagai perencanaan, pelaksanaan, dan pengawasan dalam organisasi pemerintah sudah tentu tujuan yang ditetapkan tidak akan tercapai. Instansi pemerintah yang memiliki organisasi yang baik dan benar dan didukung oleh para pegawai yang melakukan pekerjaan sesuai dengan tugas pokok dan fungsinya, kemungkinan besar tidak akan mengalami hambatan dalam mengerjakan tugasnya secara efektif. Dengan begitu, Sumber Daya Manusia (SDM) adalah faktor yang mempengaruhi dalam suatu organisasi. Apapun bentuk serta tujuannya, organisasi dibuat berdasarkan berbagai visi dan misi untuk kepentingan manusia dan dalam pelaksanaan misinya dikelola dan diurus oleh manusia agar tercapainya tujuan yang telah ditentukan. Kinerja pegawai di organisasi pemerintahan yang bergerak di dalam pelayanan publik memerlukan pegawai yang cukup dengan profesionalisme kerja yang tinggi karena kinerja pegawai akan dinilai langsung oleh masyarakat itu sendiri. Jika kinerja pegawai rendah akan berdampak pada kualitas pelayanan publik yang tidak sesuai dengan harapan masyarakat.

Mengenai kualitas Sumber Daya Alam (SDM), Dinas Perhubungan tentunya berkewajiban meningkatkan kualitasnya agar kinerjanya bisa semakin baik mengingat tugas-tugas dan pekerjaan yang berhubungan dengan perparkiran di fasilitas umum semakin kompleks. Akan tetapi Dinas Perhubungan Kota Malang masih memiliki masalah dalam hal Sumber Daya Alam (SDM) yaitu kurangnya personil di beberapa bagian karena untuk penambahan jumlah PNS adalah wewenang dari pemerintah pusat. Ini menjadi salah satu faktor yang mempengaruhi kinerja Dinas Perhubungan dalam implementasi kebijakan parkir Kota Malang pasca petisi. Untuk menghadapi suatu acara yang sifatnya mendadak seperti sidak kegiatan parkir atau pengawasan parkir, kekurangan Sumber Daya Manusia ini menyebabkan Dinas Perhubungan bekerja sama atau berkoordinasi dengan Satpol PP, Polres Malang Kota dan TNI. Untuk mengawasi kegiatan parkir, Dinas Perhubungan Kota Malang hanya memiliki 2 tim, dan masing-masing tim terdiri dari 5 orang. Berdasarkan data Dinas Perhubungan tahun 2017, Kota Malang memiliki 637 titik parkir. Seperti yang sudah dikatakan oleh Bapak Hary Dwi Yunianto, S.Psi (Bidang Perparkiran seksi pendataan Dinas Perhubungan Kota Malang) :

“Memang saat ini Dinas Perhubungan Kota Malang terkendala dengan Sumber Daya Manusia. Luas wilayah kerja dan bertambahnya beban kerja yang kami kelola sedikit membuat keteteran dalam mencapai target yang dibebankan. Pegawai yang bertugas turun ke lapangan untuk mengawasi parkir liar di Kota Malang hanya ada 2 tim masing-masing 5 orang untuk 637 titik parkir. Untuk melakukan sidak setiap harinya dibutuhkan operasi gabungan dengan pihak Satpol PP, Polres Malang Kota dan TNI. Tentunya hal ini sangat berpengaruh terhadap kinerja yang dihasilkan karena tugas yang diberikan tidak sebanding dengan personil yang membuat pelaksanaan di lapangan, dan pastinya juga cukup memakan waktu.” (hasil wawancara pada hari Selasa, 6 Maret 2018)

Berdasarkan wawancara di atas membuktikan bahwa kurangnya ketersediaan Sumber Daya Manusia atau petugas lapangan yang melakukan pengawasan terhadap parkir liar, sangat berpengaruh terhadap kinerja yang dihasilkan, mengingat banyaknya pertimbangan dan beban tugas yang dijalani.

Faktor ini merupakan salah satu penyebab terjadinya banyak protes dari masyarakat mengenai tata kelola parkir di Kota Malang. Seperti yang sudah diketahui bahwa wilayah Kota Malang sangat luas dan area yang digunakan sebagai tempat parkir sangat banyak, sehingga tidak memungkinkan petugas untuk selalu mengawasi seluruh area dalam waktu bersamaan. Dengan tidak cukupnya jumlah petugas yang dimiliki oleh Dinas Perhubungan maka pengawasan terhadap seluruh area parkir binaan Dinas Perhubungan menjadi kurang maksimal.

Indikator dalam menentukan bagaimana berhasil atau tidaknya suatu kinerja pegawai tersebut terletak pada masalah produktivitas dan Sumber Daya Manusia. Setiap individu pasti memiliki karakteristik yang berbeda-beda, oleh sebab itu mereka memiliki beban pekerjaan yang berbeda-beda pula sesuai dengan penilaian yang berlaku di dalam organisasi. Standar kinerja pegawai apakah pegawai tersebut sesuai dengan pekerjaan yang dibebankan, dan untuk mengadakan pertanggungjawaban terhadap apa yang sudah dilakukan.

Dengan jumlah pegawai yang dimiliki Dinas Perhubungan saat ini, perlu adanya peningkatan kualitas dan kemampuan pegawai agar dapat mengimbangi kondisi lingkungan pekerjaan yang semakin berkembang. Salah satu pelaksanaan pengembangan Sumber Daya Manusia (SDM) yang diterapkan pada pegawai baru dan pegawai lama adalah program Pendidikan dan Pelatihan. Pendidikan dan Pelatihan dapat membantu pegawai untuk belajar mengerjakan tugas-tugasnya secara lebih detail dan menyeluruh.

Pengembangan Sumber Daya Manusia (SDM) bertujuan untuk menghapuskan hambatan-hambatan sebanyak mungkin, melepaskan

mereka dari halangan-halangan yang hanya memperlambat reaksi dan merintang aksi mereka. Pengembangan ini merupakan suatu aktivitas atau kegiatan yang dilaksanakan agar Sumber Daya Manusia (SDM) di dalam organisasi dapat digunakan secara objektif untuk mencapai tujuan organisasi, khususnya yang berhubungan dengan kinerja pegawai.

5.3.2 Minimnya Dana Operasional untuk Operasi Gabungan

Dinas Perhubungan dalam melaksanakan tugas pokok dan fungsi sebagaimana yang sudah diatur dalam Perwal Nomor 45 Tahun 2012 tentang tugas pokok dan fungsi Dinas Perhubungan Kota Malang, menyediakan pelayanan dibidang perhubungan kepada masyarakat untuk mengeluarkan suatu kebijakan publik diharapkan mempertimbangkan rasa keadilan. Saat ini masyarakat dianggap sering melakukan protes secara terbuka atau demo terhadap kebijakan publik yang mereka anggap kurang memenuhi rasa keadilan serta menuntut adanya transparansi dalam proses pelayanan dan sosialisasi kebijakan publik yang akan diterapkan. Seperti halnya dalam masalah protes masyarakat mengenai kebijakan parkir itu sendiri.

Terciptanya suatu keberhasilan dalam suatu kebijakan perlu adanya operasi gabungan atau koordinasi antar instansi terkait. Koordinasi sendiri memiliki pengertian bahwa proses pengintegrasian tujuan-tujuan dan kegiatan-kegiatan pada satuan-satuan yang terpisah (departemen atau bidang-bidang fungsional) suatu organisasi untuk mencapai tujuan organisasi secara efisien. Koordinasi mempunyai ciri-ciri sebagai berikut :⁴

1. Tanggungjawab koordinasi terletak pada pimpinan. Oleh karena itu, koordinasi adalah merupakan tugas pimpinan. Koordinasi sering dicampur-adukkan dengan kata koperasi yang sebenarnya mempunyai arti yang berbeda. Sekalipun demikian pimpinan tidak mungkin mengadakan koordinasi apabila mereka tidak melakukan

⁴ Ferry Bakti Nugraha, "Sistem Pelayanan Dinas Perhubungan, Transportasi Darat" eJournal Ilmu Pemerintahan, Volume (1), Nomor (4), 2013: (1411-1420), hlm. 1416-1417.

kerjasama. Oleh karena itu, maka kerjasama merupakan suatu syarat yang sangat penting dalam membantu pelaksanaan koordinasi.

2. Adanya proses (*continues process*). Karena koordinasi adalah pekerjaan pimpinan yang bersifat berkesinambungan dan harus dikembangkan sehingga tujuan dapat tercapai dengan baik.
3. Pengaturan secara teratur usaha kelompok. Oleh karena koordinasi adalah konsep yang ditetapkan di dalam kelompok, bukan terhadap usaha individu, maka sejumlah individu yang bekerjasama, di mana dengan koordinasi menghasilkan suatu usaha kelompok yang sangat penting untuk mencapai efisiensi dalam melaksanakan kegiatan organisasi. Adanya tumpang tindih, kekaburan dalam tugas-tugas pekerjaan merupakan pertanda kurang sempurnanya koordinasi.
4. Konsep kesatuan tindakan. Hal ini adalah merupakan inti dari koordinasi. Kesatuan usaha, berarti bahwa harus mengatur sedemikian rupa usaha-usaha tiap kegiatan individu sehingga terdapat adanya keserasian di dalam mencapai hasil.
5. Tujuan koordinasi adalah tujuan bersama, kesatuan dari usaha meminta suatu pengertian kepada semua individu, agar ikut serta melaksanakan tujuan sebagai kelompok di mana mereka bekerja.

Dalam menjalankan tugasnya untuk mengawasi kegiatan parkir di Kota Malang, Dinas Perhubungan tentu perlu bekerja sama dengan pihak lain demi memaksimalkan tugas dan fungsinya. Koordinasi yang dimaksud adalah bentuk kerja sama dan komunikasi dua arah dari pihak terkait untuk mencoba menyelesaikan masalah yang terjadi dan tindakan apa yang harus dilakukan. Dalam hal ini, pihak lain yang dimaksud adalah Satpol PP, Polres Malang Kota dan TNI.

Dalam menjalankan tugas dan fungsinya, Satuan Kerja Perangkat Daerah Kota Malang berkoordinasi satu sama lain. Dalam hal ini, kerja sama yang dilakukan Dinas Perhubungan dengan pihak lain telah berjalan dengan semestinya. Akan tetapi, Dinas Perhubungan masih sering menemukan permasalahan terkait dengan dana operasional untuk operasi

gabungan tersebut. Dikarenakan pada saat menggelar operasi gabungan, pihak polisi yang dibutuhkan Dinas Perhubungan melebihi apa yang diminta, pada akhirnya menyebabkan besarnya biaya yang dikeluarkan. Seperi yang sudah dikemukakan oleh Bapak Hary Dwi Yudianto, S.Psi (Bidang Perparkiran seksi pendataan Dinas Perhubungan Kota Malang) :

“Untuk mengawasi kegiatan parkir di lapangan, kami membutuhkan beberapa pihak terkait. Kegiatan yang sering kami lakukan adalah melakukan sidak di berbagai titik parkir. Hambatan yang sering kami temui adalah ketika mengadakan operasi gabungan selalu terjadi penggelembungan personil di pihak kepolisian. Otomatis dana yang kami keluarkan menjadi besar, yang menyebabkan dana untuk operasi gabungan jadi tertekan.” (hasil wawancara pada hari Selasa, 6 Maret 2018)

Berdasarkan wawancara di atas, dapat ditarik kesimpulan bahwa faktor lain yang menjadi penghambat Dinas Perhubungan dalam melakukan implementasi kebijakan parkir pasca petisi ini adalah kurangnya anggaran dana dan fasilitas operasional yang minim, sehingga dalam pelaksanaan kegiatan di lapangan menjadi kurang maksimal.

Dalam hal ini, terlihat jelas bahwa dana untuk operasi gabungan milik Dinas Perhubungan sangat minim, yang menyebabkan suatu permasalahan yang sering ditemui dalam bertanggung jawab untuk melaksanakan penertiban parkir. Oleh karena itu diperlukan penambahan dana dari Pemerintah Kota Malang agar terbentuknya proses kelancaran dalam melakukan penertiban parkir yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Malang dengan pihak kepolisian setempat, sehingga kebijakan parkir bisa terimplementasikan dengan baik sebagaimana mestinya.

BAB VI

PENUTUP

6.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Pelaksanananaan Kebijakan Parkir Kota Malang pasca petisi sudah baik namun belum berjalan secara maksimal. Dikarenakan masalah terbesar yang sulit diselesaikan adalah penambahan jumlah kendaraan di Kota Malang yang cukup pesat sedangkan ruang atau luas wilayah tidak bisa berubah atau menjadi lebih besar.
2. Pelaksanaan proses komunikasi dan tranformasi kebijakan yang belum dapat berjalan dengan baik, dimana masih belum jelas mengenai transparansi pelayanan publik terkait parkir. Dengan adanya protes petisi online di media sosial membuktikan bahwa ada rasa ketidakadilan masyarakat mengenai kebijakan parkir itu sendiri. Ditambah lagi dengan struktur organisasi Dinas Perhubungan yang sederhana, membuat kurangnya pelaksanaan kegiatan tranformasi komunikasi dari kebijakan parkir tersebut.
3. Dalam organisasi Dinas Perhubungan Kota Malang, tampaknya masih belum memiliki Sumber Daya Manusia yang cukup handal dan berkompeten dalam bidangnya, hal ini sangat mempengaruhi kegiatan perparkiran guna melaksanakan kebijakan secara efektif dan efisien.
4. Semangat dan komitmen bekerja yang tinggi telah ditunjukkan oleh petugas parkir dan seluruh pegawai Dinas Perhubungan, akan tetapi belum diimbangi dengan unsur pelayanan umum dari Dinas Perhubungan yang belum memberikan kepastian Hukum apabila terjadi kehilangan kendaraan.
5. Struktur organisasi yang sangat sederhana di dalam tubuh Dinas Perhubungan Kota Malang, dimana masih belum jelas dan terstruktur kedudukan seksi koordinator parkir di dalam segi tanggung jawab kerja

perparkiran. Hal ini dapat membuat celah kebocoran dan penyimpangan hasil pemungutan retribusi di lapangan.

6. Jumlah personil atau Sumber Daya Manusia yang kurang di dalam Dinas Perhubungan Kota Malang menyebabkan kurang maksimal dalam mengawasi kegiatan perparkiran. Mengingat bahwa jumlah kendaraan semakin meningkat sedangkan luas wilayah tidak menjadi lebih besar dan beban pegawai Dinas Perhubungan menjadi lebih berat karena tidak ada penambahan jumlah personil.
7. Dana untuk operasi gabungan Dinas Perhubungan yang minim menyebabkan timbulnya permasalahan dalam hal bertanggung jawab untuk melaksanakan penertiban parkir. Dalam hal ini, proses kelancaran untuk melaksanakan kebijakan parkir Kota Malang pasca petisi tidak bisa maksimal.

6.2 Saran

Agar implementasi Kebijakan Parkir Kota Malang pasca petisi dapat tercapai secara efektif dan efisien, maka yang perlu diperhatikan oleh pemerintah Kota Malang yaitu :

1. Diperlukan Peraturan Daerah dan Peraturan Pelaksana lainnya yang lebih menjelaskan bagaimana bentuk pertanggungjawaban mengenai kegiatan parkir di lapangan secara lebih rinci dan tertulis, guna untuk mengurangi ketidakadilan yang dirasakan oleh masyarakat.
2. Dinas Perhubungan selaknyaknya lebih meningkatkan pelayanan prima kepada masyarakat pengguna parkir, guna meningkatkan citra pemerintah di tengah-tengah masyarakat Kota Malang.
3. Peningkatan kualitas pegawai dan juru parkir dapat dilakukan dengan sering mengadakan pelatihan dan pendidikan berkaitan dengan penyelenggaraan kegiatan parkir yang kondusif dan aman sesuai dengan tujuan kebijakan parkir Kota Malang pasca petisi.

4. Dinas Perhubungan Kota Malang dalam melakukan rekrutmen haruslah memperhatikan tingkat pendidikan dalam memahami pekerjaan baik di kantor maupun di lapangan.
5. Dinas Perhubungan Kota Malang selayaknya terus membuat strategi untuk meningkatkan pengawasan kepada pegawai yang ada di kantor maupun seluruh pelaksana yang berada di lapangan.
6. Meningkatkan komunikasi dan koordinasi antar lembaga pemerintah, swasta dan masyarakat guna meningkatkan pelayanan yang prima dan dapat menerapkan prinsip *Good Governance*, serta meningkatkan peran kepedulian masyarakat dalam mengawasi jalannya kebijakan parkir oleh pemerintah Kota Malang.
7. Dinas Perhubungan Kota Malang diharapkan lebih meningkatkan kerja sama dengan pihak-pihak yang turut membangun tercapainya proses akuntabilitas dan transparansi kegiatan pemerintahan seperti media massa, lembaga penelitian, perguruan tinggi, LSM, dan lainnya.
8. Pemerintah Kota Malang diharapkan kedepannya dapat memberikan rangsangan atas prestasi kerja yang telah dilakukan oleh juru parkir di lapangan. Penghargaan berupa bonus tampaknya layak diperhatikan oleh pemerintah. Hal ini guna lebih meningkatkan kinerja dan semangat kerja para juru parkir di lapangan.
9. Karena keterbatasan peneliti, penelitian bersifat kualitatif ini masih banyak kekurangan baik dari keterbatasan data dan kerangka teori dalam menganalisa permasalahan perparkiran, sehingga diharapkan untuk penelitian berikutnya dapat lebih jeli lagi melihat permasalahan-permasalahan, baik yang ada di organisasi penyelenggara kegiatan maupun di lapangan. Penelitian ini hanya bersifat kualitatif, sehingga diharapkan penelitian kedepannya dapat juga menyajikan data-data secara akurat dengan pendekatan kuantitatif.
10. Keterbatasan peneliti dalam sampel di beberapa wilayah parkir diharapkan dapat menjadi perhatian dalam penelitian berikutnya, sehingga masyarakat umum dapat lebih mengetahui dan memahami permasalahan kegiatan

pengelolaan parkir di Kota Malang, serta guna melengkapi data ilmiah bagi kebutuhan akademisi.



DAFTAR PUSAKA

Buku

- Kaho, Josef Riwu. 1997. *Prospek Otonomi Daerah di Negara Republik Indonesia*. Raja Grafindo Persada. Jakarta.
- Tangkilisan, Hessel Nogi S. 2003. *Implementasi Kebijakan Publik*. Lukman Offset YPAPI. Yogyakarta.
- _____. 2002. *Evaluasi Kebijakan Publik*. Baliurang. Yogyakarta.
- Winarno, Budi. 2008. *Kebijakan Publik : Teori dan Proses*. PT. Buku Kita. Jakarta.
- _____. 2002. *Teori dan Proses Kebijakan Publik*. Media Pressindo. Yogyakarta.
- Agustino, Leo. 2008. *Dasar-dasar Kebijakan Publik*. Alfabeta. Bandung.
- Islamy, M. Irfan. 2009. *Prinsip-prinsip Perumusan Kebijakan Negara*. Bumi Aksara. Jakarta.
- Hamdi, Muchlis, Prof. 2014. *Kebijakan Publik : Proses, Analisis, dan Partisipasi*. Ghalia Indonesia. Bogor.
- Putra, Fadillah. 2001. *Paradigma Kritis dalam Studi Kebijakan Publik*. Pustaka Pelajar. Yogyakarta.
- Nugroho, Rian. 2003. *Kebijakan Publik, Formulasi, Implementasi, dan Evaluasi*. Media Kumputindo. Jakarta.
- _____. 2009. *Public Policy*. Elex Media Komputindo. Jakarta.
- Subarsono. 2011. *Analisis Kebijakan Publik (Konsep, Teori dan Aplikasi)*. Pustaka Pelajar. Yogyakarta.
- Dunn, William N. 2003. *Pengantar Analisis Kebijakan Publik*. Gadjah Mada University Press Edisi Kedua. Yogyakarta.
- Abubakar, dkk. 1998. *Pedoman Perencanaan dan Pengoprasian Fasilitas Parkir*. Direktorat Bina Sistem Lalu Lintas dan Angkutan Kota. Jakarta.
- Yani, Ahmad. 2002. *Hubungan Keuangan Antara Pemerintah Pusat dan Daerah*. Grafindo. Jakarta.

- Munawar, Ahmad. 2004. *Manajemen Lalu Lintas Perkotaan*. Beta Offset. Yogyakarta.
- Abdul Wahab, Solichin. 2004. *Analisis Kebijakan : Dari Formulasi ke Implementasi Kebijakan Negara*. PT Bumi Aksara. Jakarta.
- Aan Komariah, Djam'an Satori. 2011. *Metode Penelitian Kualitatif*. Alfabeta. Bandung.
- Sugiyono. 2010. *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, kualitatif, dan R&D*. Alfabeta. Bandung.
- _____. 2013. *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Imam Suprayogo, Tobroni, 2001. *Metodologi Penelitian Sosial-Agama*. Remaja. Bandung.
- Kountur, Ronny. 2003. *Metode Penelitian untuk Penulisan Skripsi dan Tesis*. Manajemen PPM. Jakarta.
- Arikunto. 2010. *Prosedur penelitian : Suatu Pendekatan Praktik (Edisi Revisi)*. Rineka Cipta. Jakarta.
- Koentjaraningrat. 1990. *Metode – Metode Penelitian Masyarakat*. PT. Gramedia Pustaka Utama. Jakarta.
- Nazir, Muhammad. 1988. *Metode Penelitian*. Ghalia Indonesia. Jakarta.
- Suharto, Edi. 2008. *Analisis Kebijakan Publik*. Alfabeta. Bandung.
- Nawawi, Hadari. 2000. *Manajemen Sumber Daya Manusia Untuk Bisnis yang Kompetitif*. Gajah Mada University Press. Yogyakarta.

Jurnal

- Akib, Haedar. 2010. *IMPLEMENTASI KEBIJAKAN : Apa, Mengapa, dan Bagaimana*. Jurnal Administrasi Publik. Volume 1 No. 1 Thn. 2010.
- Nugraha, Ferry Bakti. 2013 . *Sistem Pelayanan Dinas Perhubungan, Transportasi Darat*. eJournal Ilmu Pemerintahan. Volume (1), Nomor (4), 2013: (1411-1420).

Internet

Tiap Bulan 4.000 Unit Motor Baru Masuk Kota Malang. 2016. Web :

<http://surabaya.tribunnews.com/2014/09/01/tiap-bulan-4000-unit-motor-baru-masuk-kota-malang>. (diakses pada tanggal 4 Desember 2016)

Ramadhan, Lucky Aditya. 2016. *PMII Minta Pemkot Malang Tegas Soal Parkir Liar*. Web :

http://beritajatim.com/politik_pemerintahan/276788/pmii_minta_pemkot_malang_tegas_soal_parkir_liar.html. (diakses pada tanggal 1 Desember 2016)

Siluman Parkir Gentayangan di Kota Malang, Warga Bikin Petisi Online, Ini Respon Pemkot Malang. 2016. Web :

<http://suryamalang.tribunnews.com/2016/09/11/siluman-parkir-gentayangan-di-kota-malang-warga-bikin-petisi-online-ini-respon-pemkot-malang>. (diakses pada tanggal 1 Desember 2016)

Malang Darurat Parkir. 2016. Web :

http://www.petisionline.net/malang_darurat_parkir. (diakses pada tanggal 26 November 2016)

Imadudin, Muhammad. 2016. *MCW: Pengawasan Parkir di Kota Malang Masih Lemah*. Web :

<http://www.timesindonesia.co.id/read/132736/20160915/174318/mcw-pengawasan-parkir-di-kota-malang-masih-lemah/>. (diakses pada tanggal 4 Desember 2016)

Hamzah, Muchammad Nasrul. 2016. *Begini Jawaban Pemkot dan DPRD atas Petisi Parkir*. Web :

<http://malangvoice.com/begini-jawaban-pemkot-dan-dprd-atas-petisi-parkir/>. (diakses pada tanggal 1 Desember 2016)

Jukir 'Siluman' Harus Ditindak Tegas. 2016. Web :

<http://malangkota.go.id/2016/09/15/jukir-siluman-harus-ditindak-tegas/>. (diakses pada tanggal 1 Desember 2016)

Tarif parkir. 2017. Web : https://id.wikipedia.org/wiki/Tarif_parkir. (diakses pada tanggal 30 Maret 2017)

Sejarah Kota Malang. 2018. Web : <https://kelsumbersari.malangkota.go.id/sejarah-kota-malang/>. (diakses pada tanggal 18 April 2018)

Pemerintah Kota Malang. 2018. Web : <https://malangkota.go.id/sekilas-malang/geografis/>. (diakses pada tanggal 18 April 2018)

Badan Pusat Statistik Kota Malang. 2017. Web : <https://malangkota.bps.go.id/statictable/2017/06/14/537/luas-kecamatan-km2-dan-persentase-luas-kecamatan-terhadap-luas-kota-2016.html>. (diakses pada tanggal 18 April 2018)

Dinas Kependudukan dan Pencatatan Sipil Kota Malang. Web : <http://dispendukcapil.malangkota.go.id/2018/01/lampid-2017/12/>. (diakses pada tanggal 18 April 2018)

Dokumen Perundang-undangan

Undang – Undang No. 32 Tahun 2004 pasal 21 tentang *Otonomi Daerah*.

Undang – Undang No. 34 tahun 2000 tentang *Perubahan atas UU No. 18 tahun 1997 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah*.

Peraturan Daerah Kota Malang nomor 02 tahun 2002 Pasal 1 tentang *Retribusi Parkir*.